MODELISMO

Nº 119
6 EUROS

Acción Press

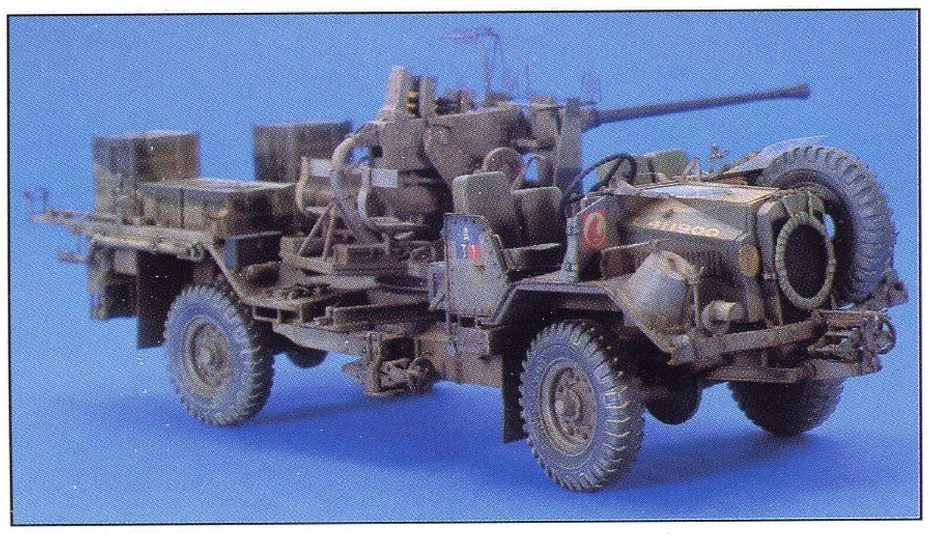
euro MODELISMO

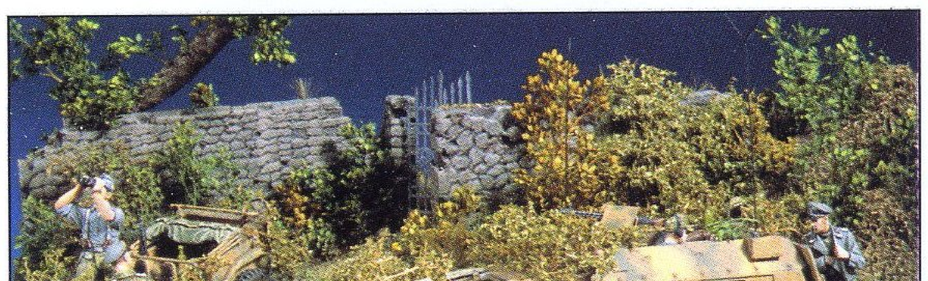
REVISTA MENSUAL

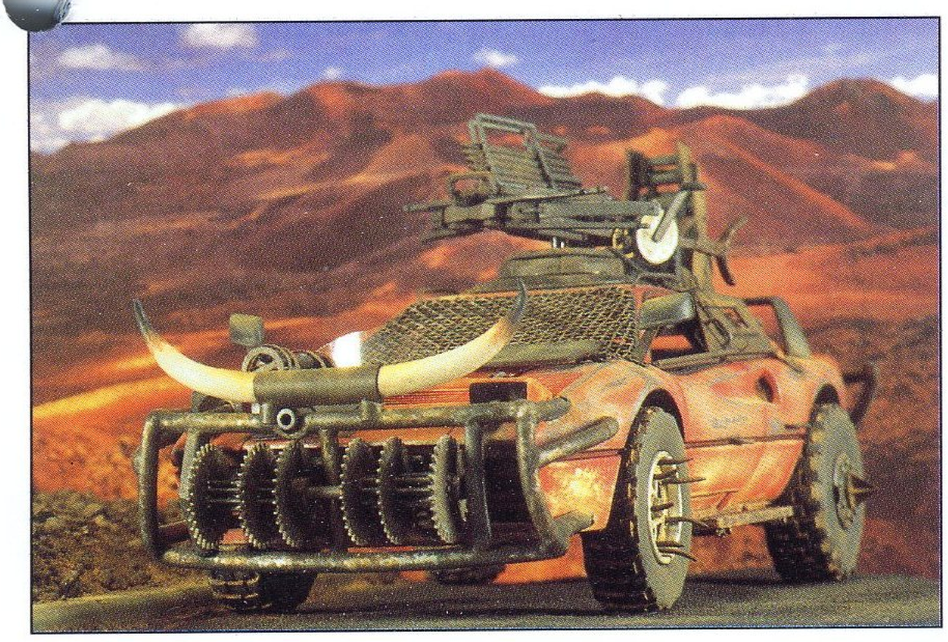
8 480002 164009 00119

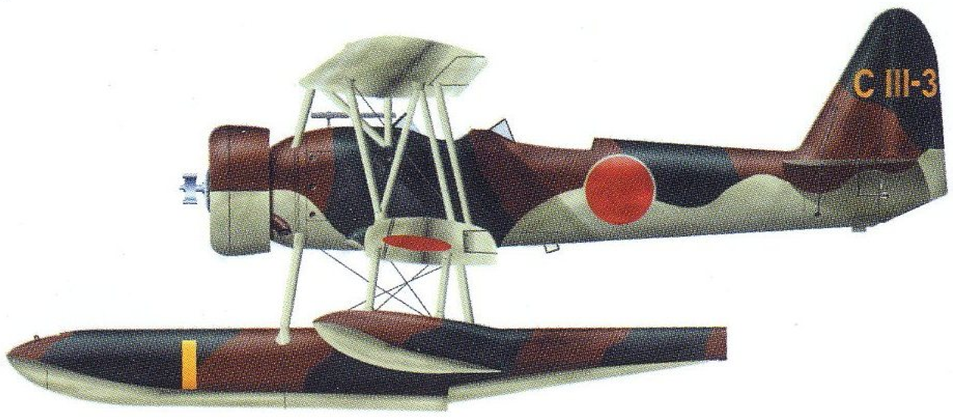
euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL AÑO 10 Nº119 JUNIO 2002









4 **MORRIS C9B w/BOFORS (2ª parte)**
Tal y como os prometíamos, al trabajo de montaje y superdetallado visto en el número anterior siguen ahora los procesos llevados a cabo para pintar este bonito camión del ejército británico. El modelo de ADV Azimut a escala 1/35 se complementa con un atractivo Reportaje Gráfico.

18 **HEINKEL He.112 B**
Este interesante artículo tiene como protagonista al kit de Classic Airframes reproducido a escala 1/48. La decoración elegida corresponde a uno de los He.112 españoles que estuvieron de servicio durante los difíciles años de posguerra. Estos cazas tuvieron la delicada misión de defender nuestro espacio aéreo en el protectorado de Marruecos.

26 **¿DONDE ESTA EL ENEMIGO?**
Una sencilla escena ambientada en la campaña de Normandía y con las tropas alemanas como protagonistas. Dentro del diorama destaca sobre todo el elaborado trabajo de ambientación, utilizado también para el camuflaje de los vehículos.

30 **PARACAIDISTA DE LAS SS**
Con unas sencillas modificaciones hemos podido transformar esta magnífica figura de la firma británica Hornet en un integrante del *SS-Fallschirmjäger-Battaillon 500/600*. Conoceremos también el historial de esta unidad, que supuso una excepción dentro de las Waffen SS.

32 **TRUCOS**
En esta ocasión os mostramos la forma de construir una sencilla y práctica herramienta que nos servirá para aprovechar determinados envases de plástico. Todo ello con objeto de proveernos de frascos que se adapten al almacenamiento de mezclas o pequeñas piezas.

34 **V CERTAMEN DE MODELISMO «ESCALA»**
El concurso coruñés, organizado por la Agrupación Cultural Escala, es otra de las grandes citas del calendario modelístico español. Vamos a recrearnos con el magnífico nivel de algunas de las obras que fueron premiadas.

40 **MDK 2**
Pocos vehículos militares son tan peculiares como el MDK 2, diseñado para cavar trincheras. La maqueta a escala 1/35, fruto de un excelente trabajo de construcción propia, también está ilustrada con fotos del modelo real.

48 **FERRARI GTO «MAD MASSIMO»**
El mundo de los vehículos civiles también se nutre de obras tan originales como esta. Sobre la base del espectacular deportivo italiano se ha realizado esta futurista transformación.

52 **EL PACIFICO EN LLAMAS (I)**
A partir de ahora iremos intercalando con nuestra *USAAF sobre Europa* esta interesante miniserie sobre el comienzo de la guerra en el Pacífico. Ahora toca estudiar los preparativos japoneses con vistas al ataque sobre Pearl Harbor.

MORRIS C9B
w/40mm Bofors

ADV AZIMUT, 1/35

por Carlos de Diego Vaquerizo

En abril de 1943, fue emitida una orden que establecía unos nuevos colores de camuflaje para los blindados y los vehículos que iban a emplearse en Sicilia y la península italiana.

La ordenanza establecía que como base que debía emplearse el color *SCC5 Light Mud* (lodo claro), y como secundario de fuerte contraste el color *SCC14 Black* (negro), o en su lugar el *SCC7 Dark Green* (verde oscuro). Como alternativa, los vehículos cedidos por los Estados Unidos bajo el «Lend Lease» debían recibir manchas de *SCC5 Light Mud* sobre el color *Olive Drab nº9* original.

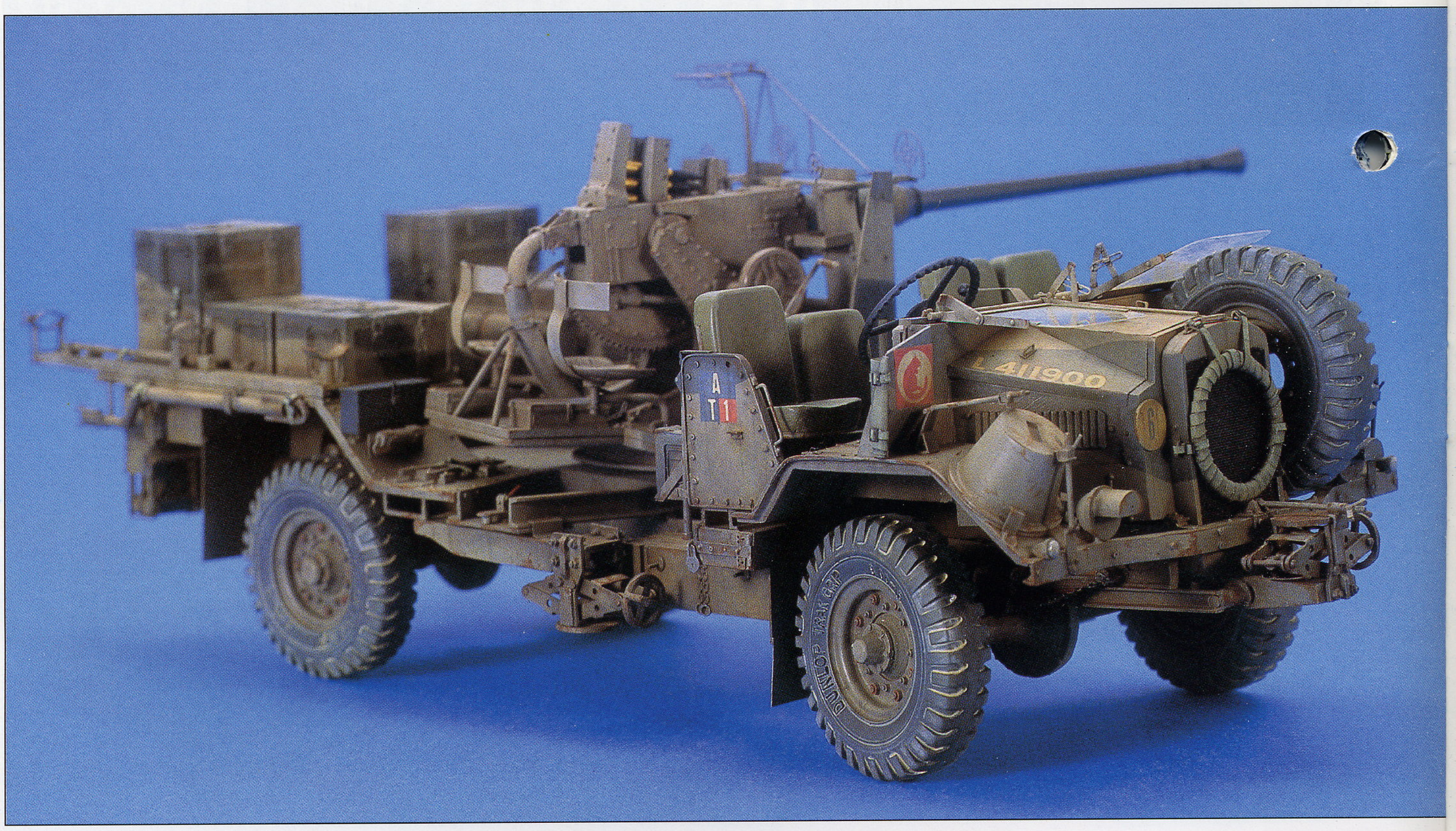
Esta normativa se mantuvo vigente hasta finales de 1943, pues en octubre de ese año una nueva orden había reglamentado que como base debía utilizarse el color *SCC2 Basic Paint* (marrón caqui oscuro) y como secundario para las manchas de camuflaje el color negro SCC14.

PROCESO DE PINTURA

Para obtener el color «lodo claro» realizo una mezcla de acrílicos compuesta por un 65% de tierra mate, un 18% de ante y un 17% de pardo caqui, que aerografío en varias capas finas hasta cubrir por completo todas las superficies del modelo. Este es el color que tendría el camión a escala 1/1, pero para un modelo a una escala inferior hay que aclararlo. Esto se debe a que la disminución del tamaño del vehículo es directamente proporcional al aclarado del matiz de su color, pues en la realidad cuanto más nos alejamos de un objeto más intensidad pierden sus colores, mostrando un tono más apagado y claro. Esto se conoce como «efecto escala», y consecuentemente habrá que aclarar aproximadamente un 10% el color base para ajustarlo a escala 1/35.

Pero la cosa no acaba ahí, además de este efecto, hay que tener en cuenta que la pintura de un vehículo operativo que ha logrado sobrevivir varias semanas en el frente se encuentra decolorada por el sol, la lluvia, las heladas y la oxidación de los pigmentos.

Asimismo, las condiciones lumínicas son muy importantes. La luz incide de manera diferente dependiendo de la hora del día, del área geográfica, del clima y la estación del año. Como es evidente, en dos vehículos camuflados con los mismos colores, pero uno fotografiado en el



desierto de los Monegros y otro en el condado de Kent, el mismo día del año a la misma hora, veremos que el tono general del color presenta un aspecto diferente. Si a esto sumamos el hecho de que los posteriores tratamientos de ensuciado a que se verá sometido el modelo oscurecerán el tono general de la pintura, resulta que hay que aclarar el color base al menos un 50% para compensar el «efecto escala», aportar luces, decolorar la pintura y contrarrestar de antemano el oscurecimiento ulterior.

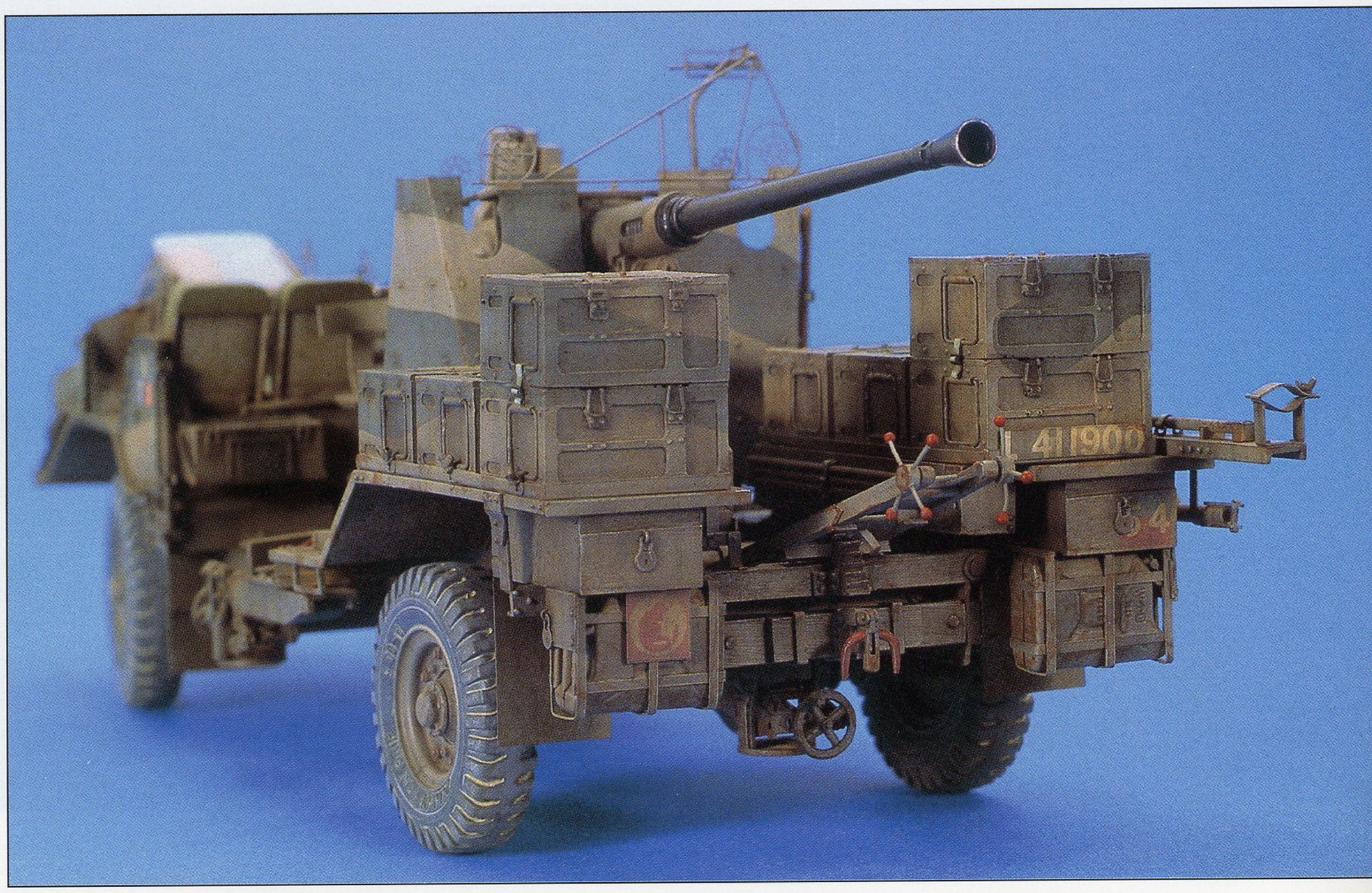
Debido a esto, añado a la mezcla de color «lodo claro» una generosa cantidad de blanco con un poco de pardo caqui, agrego bastante disolvente y lo aerografío de manera controlada sobre las distintas superficies del modelo, de modo que en las juntas se transparente el color más oscuro de la base.

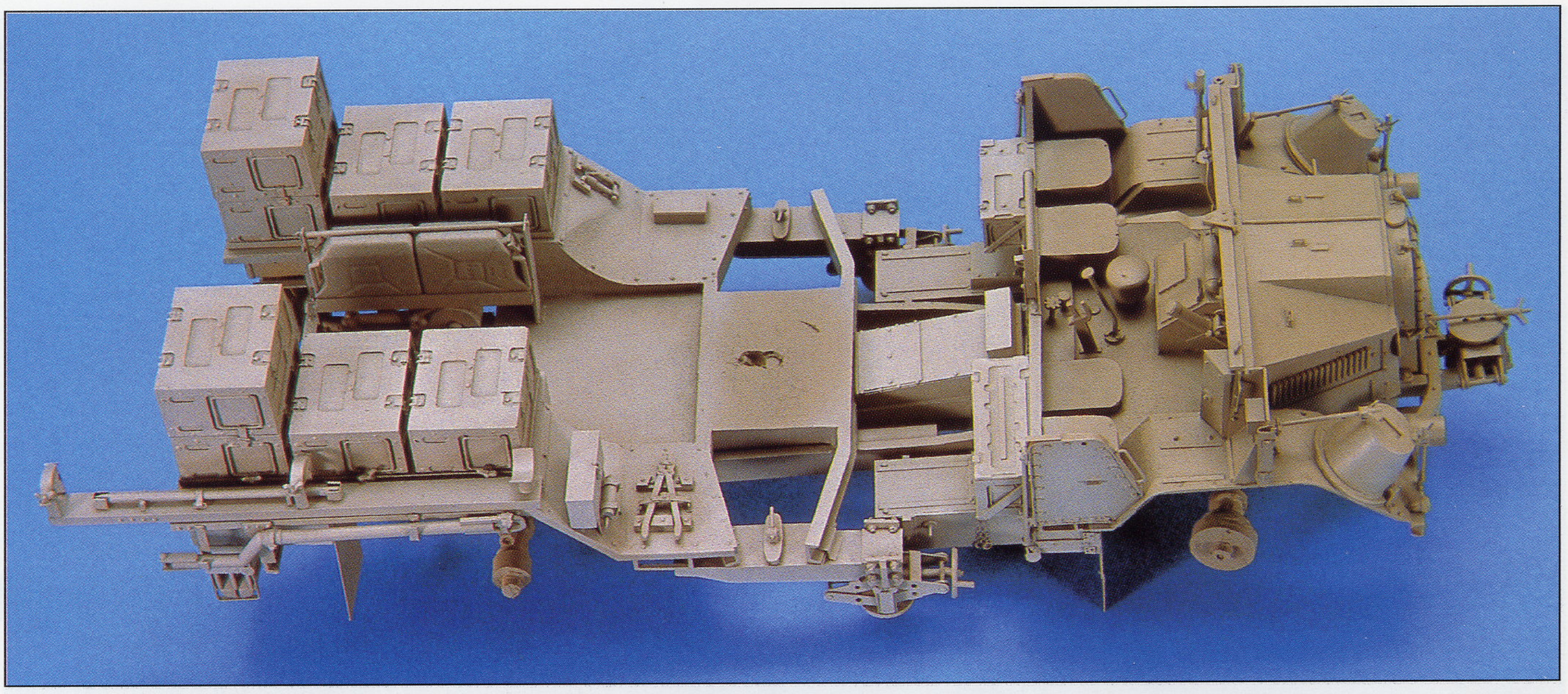
En las miniaturas hay que forzar ligeramente las luces y las sombras para ajustarlas a la escala, y dejar que se entrevea la base oscura es el primer paso para ello. Lo siguiente consistirá en perfilar y dar pincel seco, pero hablaré más tarde de ellos.

Como color secundario he elegido verde oscuro, pero en caso de haber optado por el negro los pasos a seguir habrían sido los mismos.

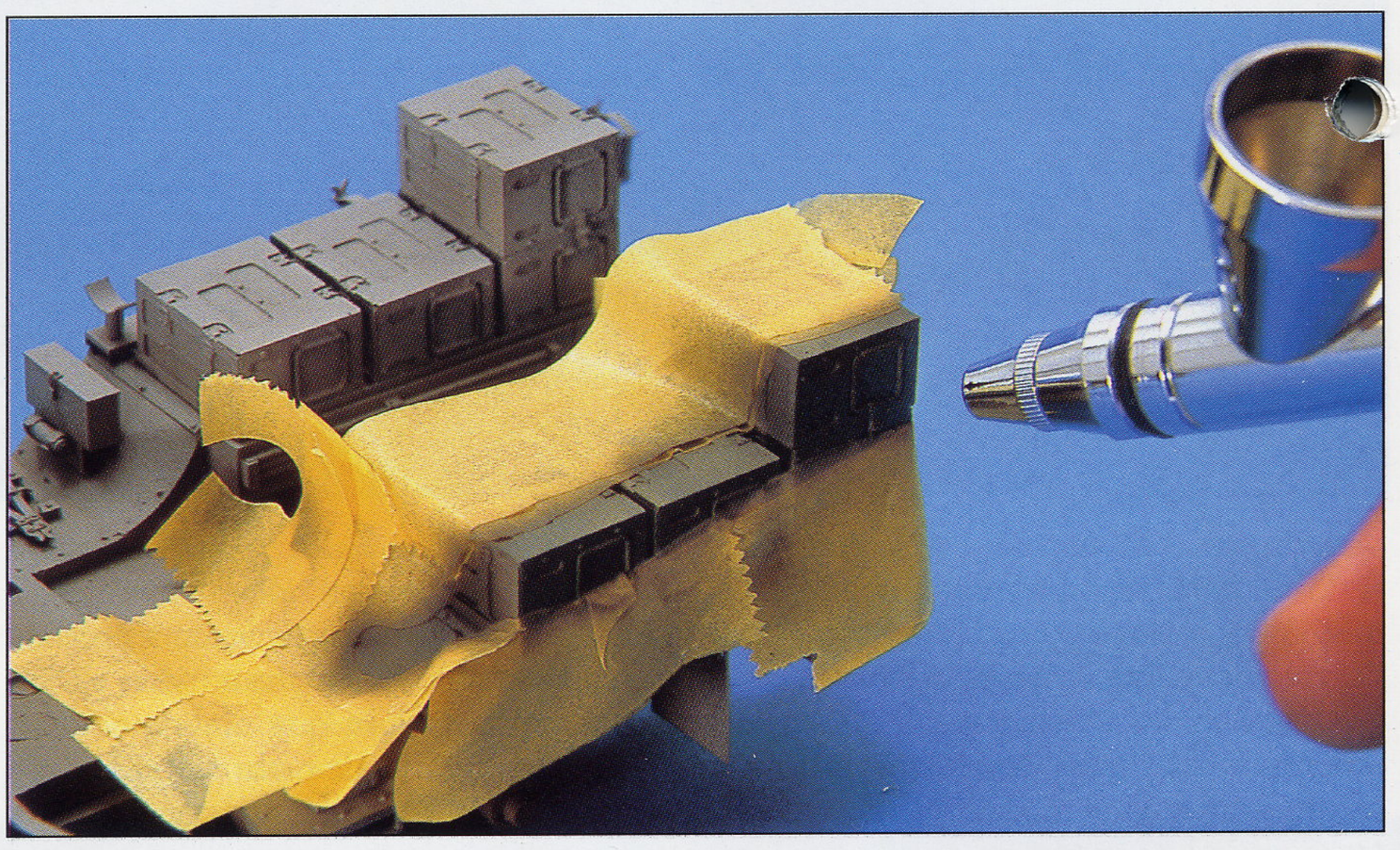
El camuflaje, consistente en estrechas bandas oscuras, se pintaba a mano alzada con brocha, con lo que ambos colores quedaban delimitados por unos bordes duros que los hacían contrastar aún más entre sí. Para imitar esto utilizo la excelente cinta de enmascarar de Tamiya, cortándola en tiras de bordes ondulados antes de fijarla sobre la maqueta.

Cuando se emplean mascarillas hay que rociar la pintura en varias capas finas, dejando secar un instante entre una y otra. De esta manera se evitan encharcamientos, que harían ganar un volumen irreal a la mancha de camuflaje debido a la acumulación del pigmento en el borde del estarcido, y se previenen posibles filtraciones de la pintura bajo la mascarilla. He de añadir que cuando comienzo una sesión de pintura con el aerógrafo, regulo





En la parte delantera del camión vemos el color base, y en la central y la trasera el tono resultante tras un intenso aclarado.



Para hacer un camuflaje de bordes duros es imprescindible utilizar cinta adhesiva de enmascarar.

la presión del aire a medio bar y no la aumento si no es para limpiarlo. De cualquier modo, cada cual debe trabajar con la presión que le resulte más cómoda.

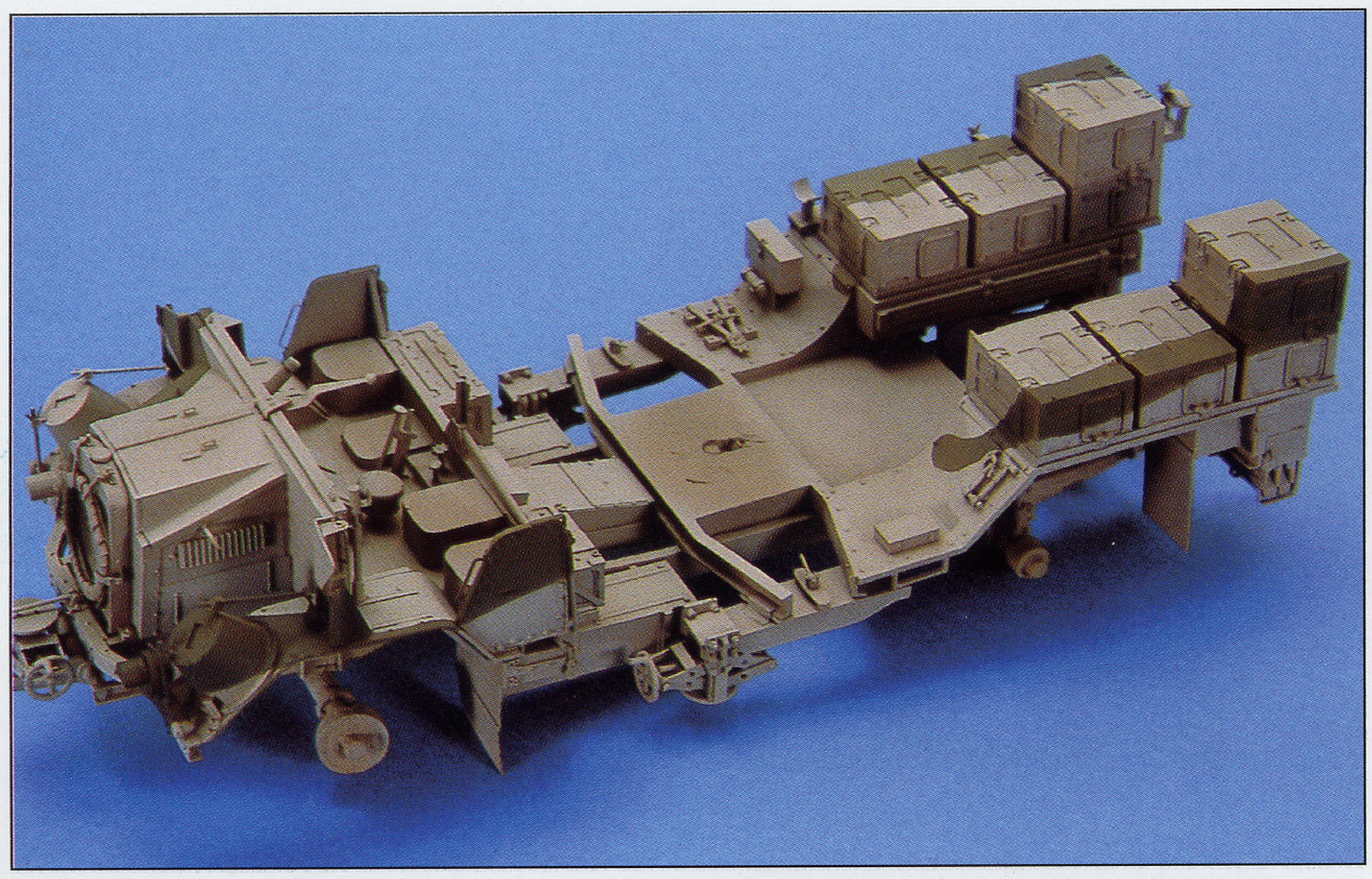
Para representar las numerosas insignias y símbolos tácticos he utilizado calcomanías sobrantes de viejos modelos de Tamiya e Italeri, transferibles de números y letras de Decadry y papel adhesivo transparente con el que he recortado mascarillas para pintar los cuadrados azules y rojos.

Tras concluir esta tediosa tarea, con la misma mezcla que empleé para el aclarado general del color lodo, decoloro el verde oscuro de manera muy controlada y ensucio las insignias, todo ello con el aerógrafo. A continuación pinto los neumáticos y los asientos cuidadosamente con un pincel, y aerografío luces sobre ellos.

Llegado a este punto me dispongo a avejentar y ensuciar el modelo. Para ello hay distintas técnicas y todas son válidas, ninguna es mejor o peor que otra, simplemente hay que aplicar las que más convengan, pues lo que cuenta es el resultado final.

Dependiendo del teatro de operaciones en que se vaya a ambientar el modelo y del clima, se producirán unos efectos u otros, por lo que siempre es necesaria la atenta observación de fotografías de vehículos que estén situados en el área real que se vaya a representar.

Para las primeras manchas de suciedad doy aguadas muy controladas de colores acrílicos, trabajando por transparencias. Con este tipo de pintura hay que tener cuidado, pues en los bordes de las manchas se pueden formar unos cercos horribles. Esto se puede evitar absorbiendo con un pincel limpio el exceso de pigmento acumulado en los bordes de las manchas, rápidamente, antes de que sequen.

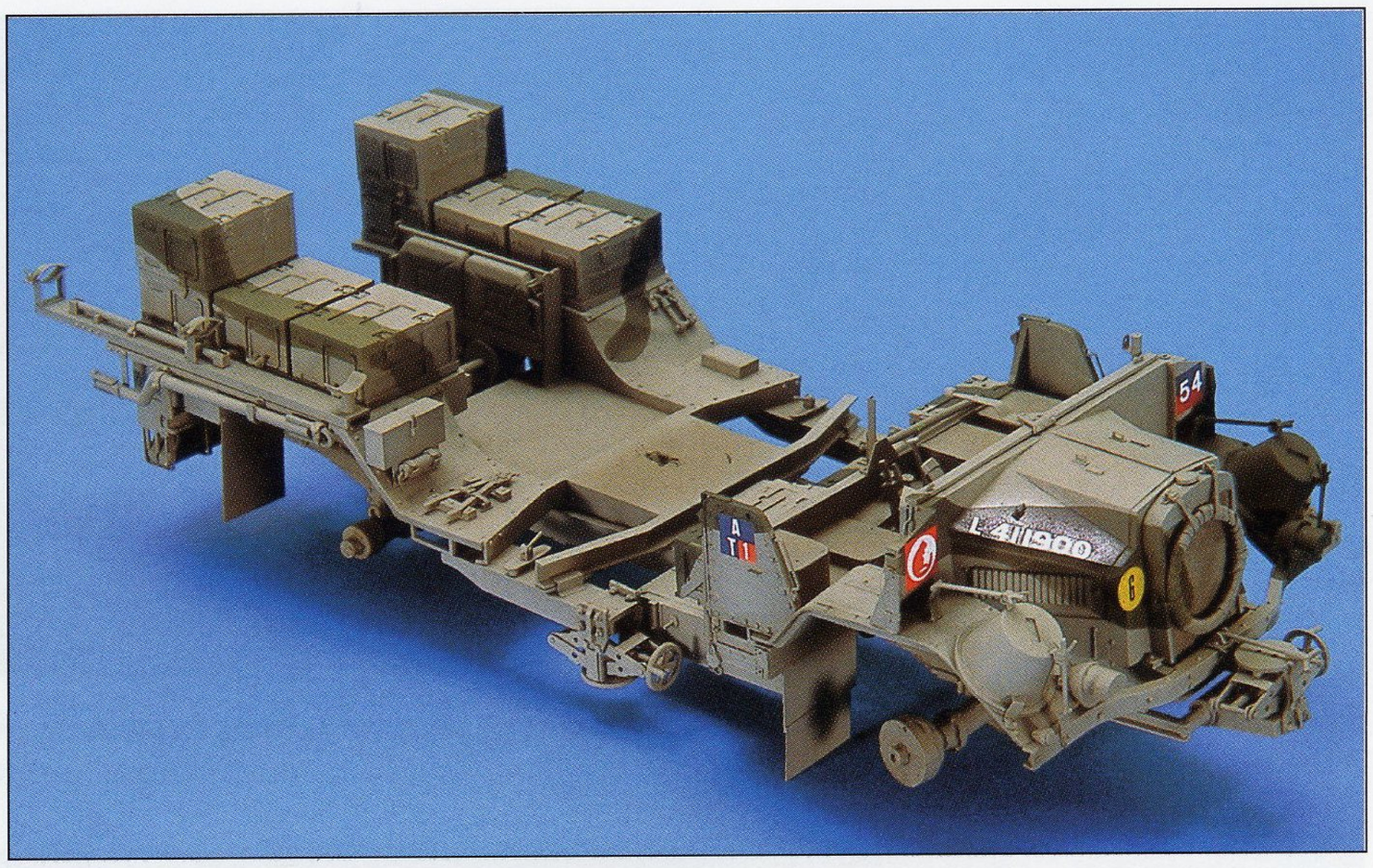


Aspecto del modelo tras realizar las manchas del camuflaje.

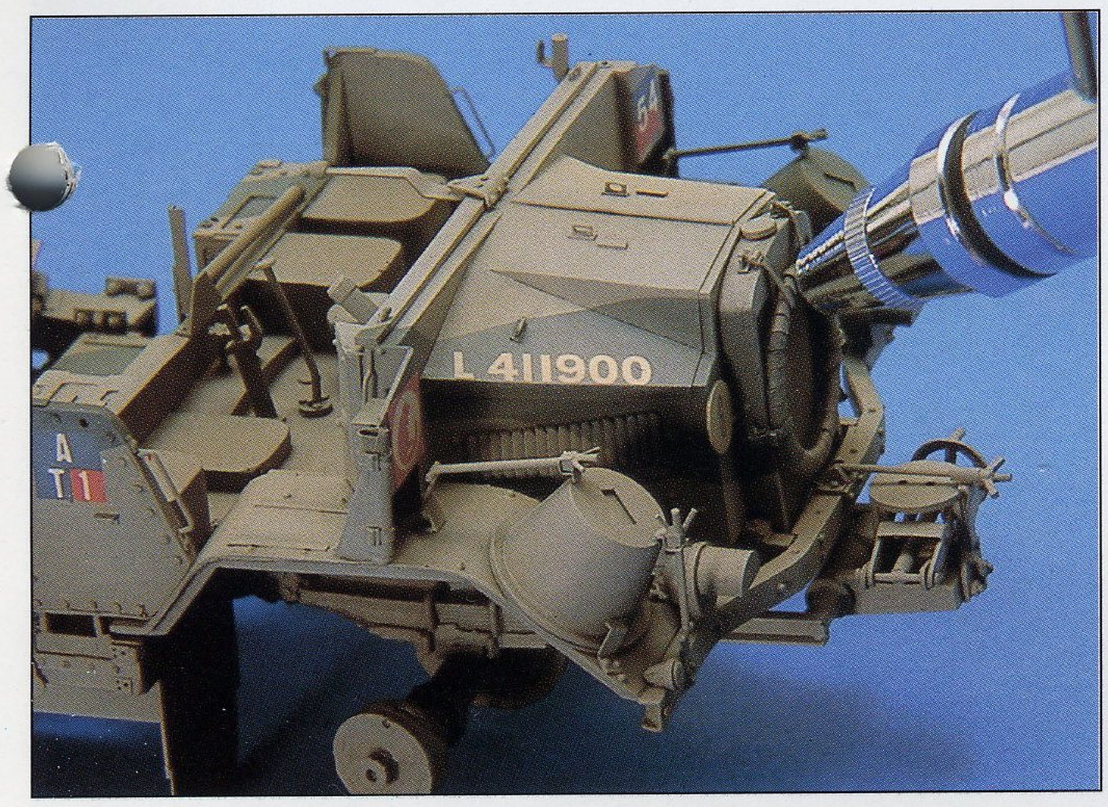
He utilizado colores terrosos y grisáceos para imitar el polvo y los restos de tierra, y distintas mezclas de negro y marrón para las salpicaduras y los churretes.

En la segunda fase de ensuciado tomo varios colores al óleo y ayudándome con un pincel humedecido en disolvente para esmaltes de Tamiya, los fundo sobre todas las superficies del modelo. Estos colores no están elegidos al azar; hay que tener en cuenta el color general de la maqueta y estudiar los tonos que pueden casar bien con él, ensuciándolo, avejentándolo y degradándolo pero sin desvirtuarlo.

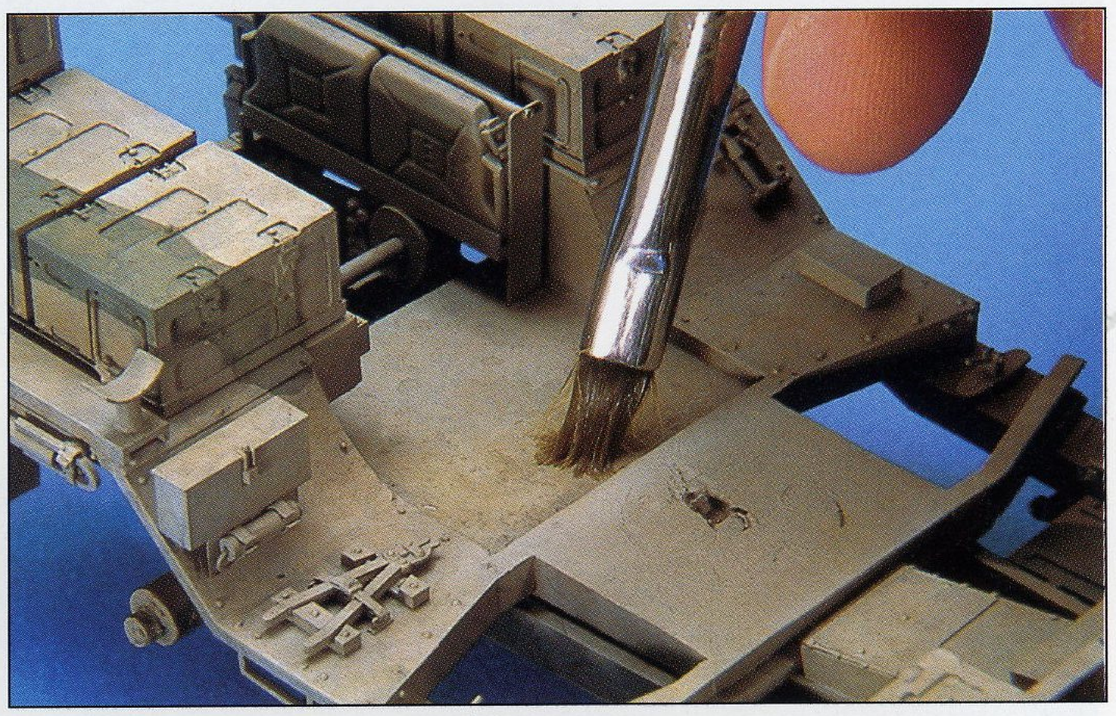
Mezclo negro y blanco en diversas proporciones para obtener varias tonalidades de gris, que con azul ultramar oscuro y blanco sirven para decolorar y desgastar.



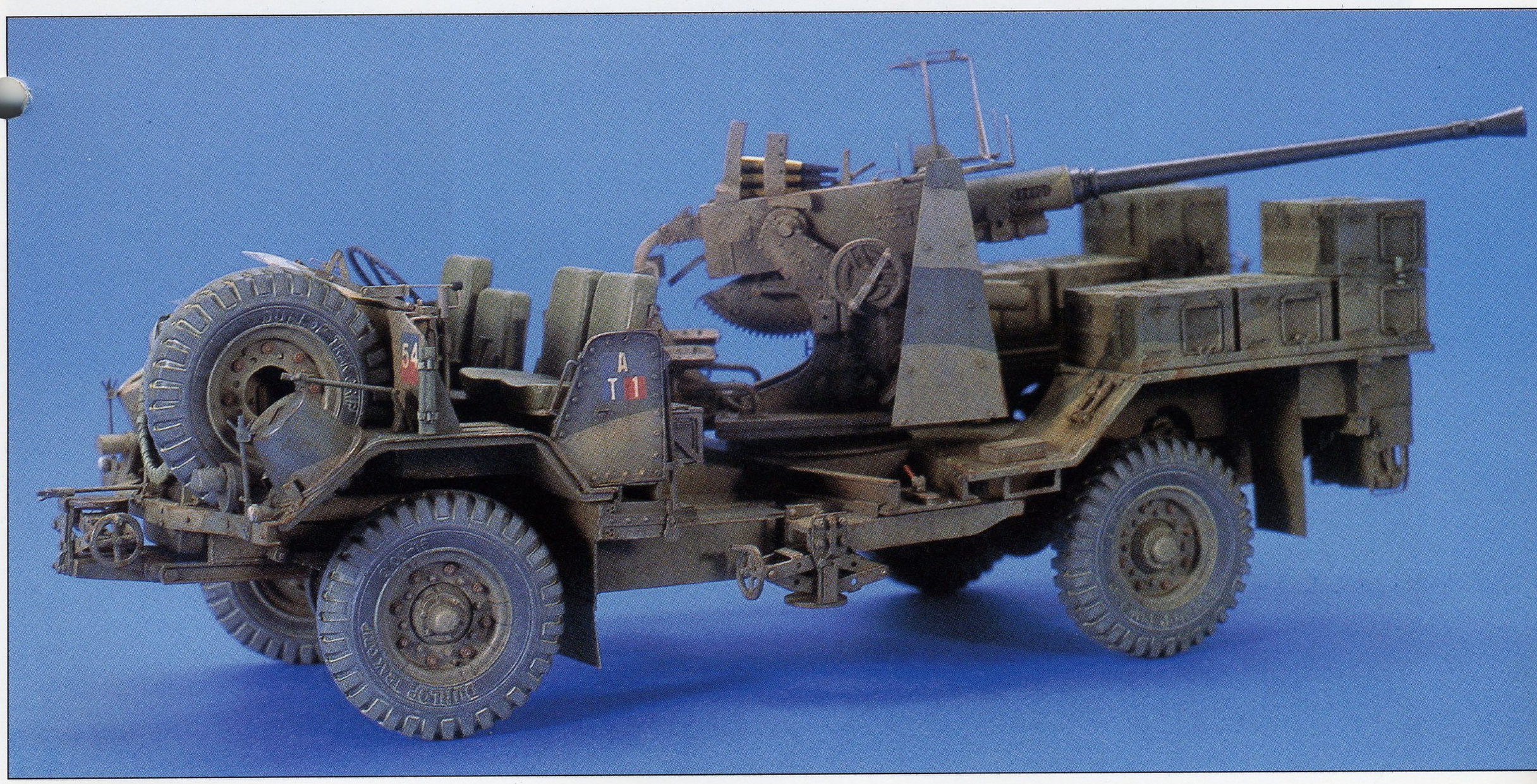
Las insignias son una combinación de calcas, transferibles y pintura.

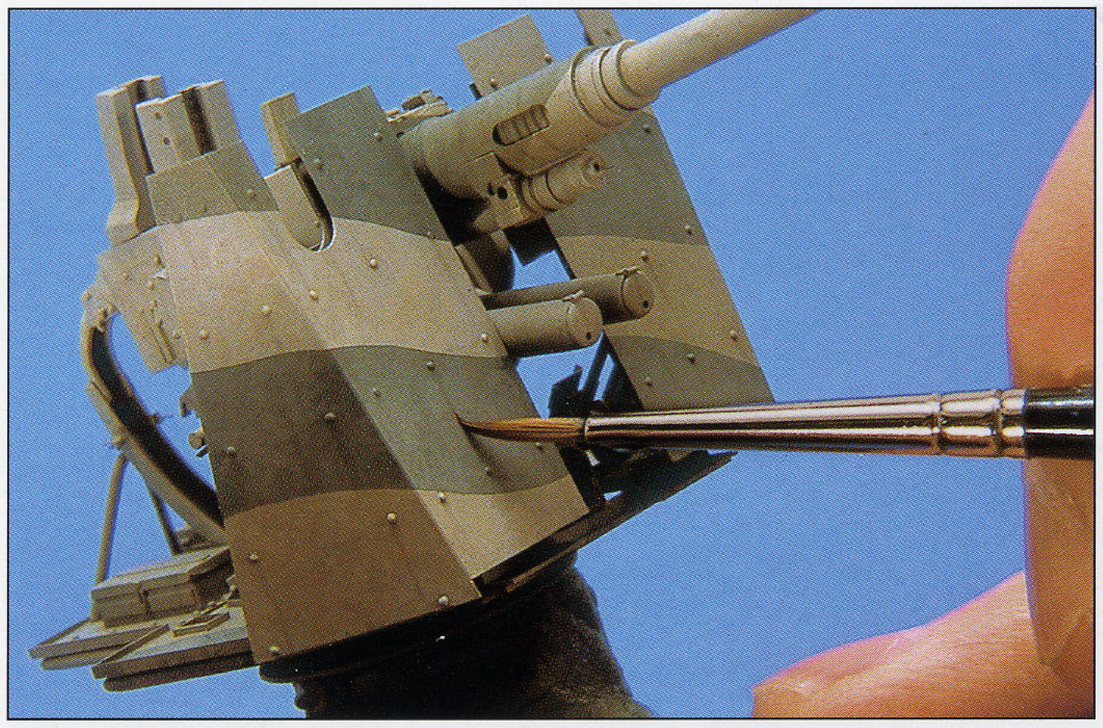


Sobre las insignias y las manchas verdes, se aerografía la misma mezcla que se empleó para aclarar el color lodo.

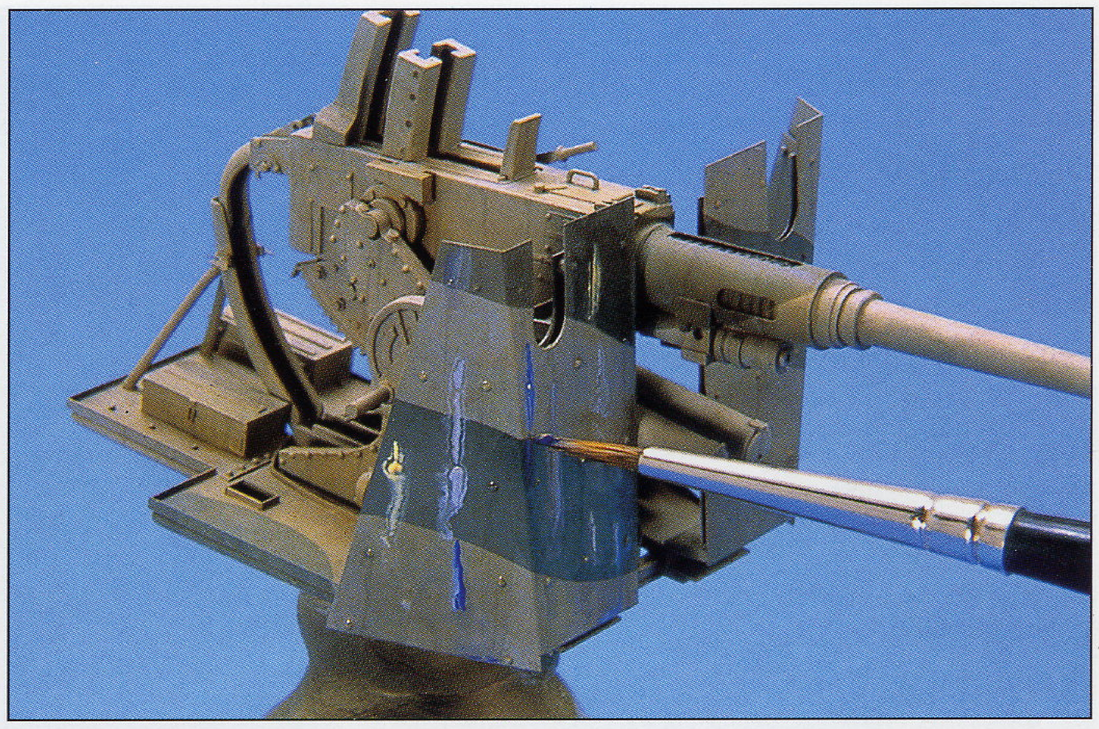


Las primeras manchas de suciedad se efectúan con aguadas muy controladas de pinturas acrílicas.



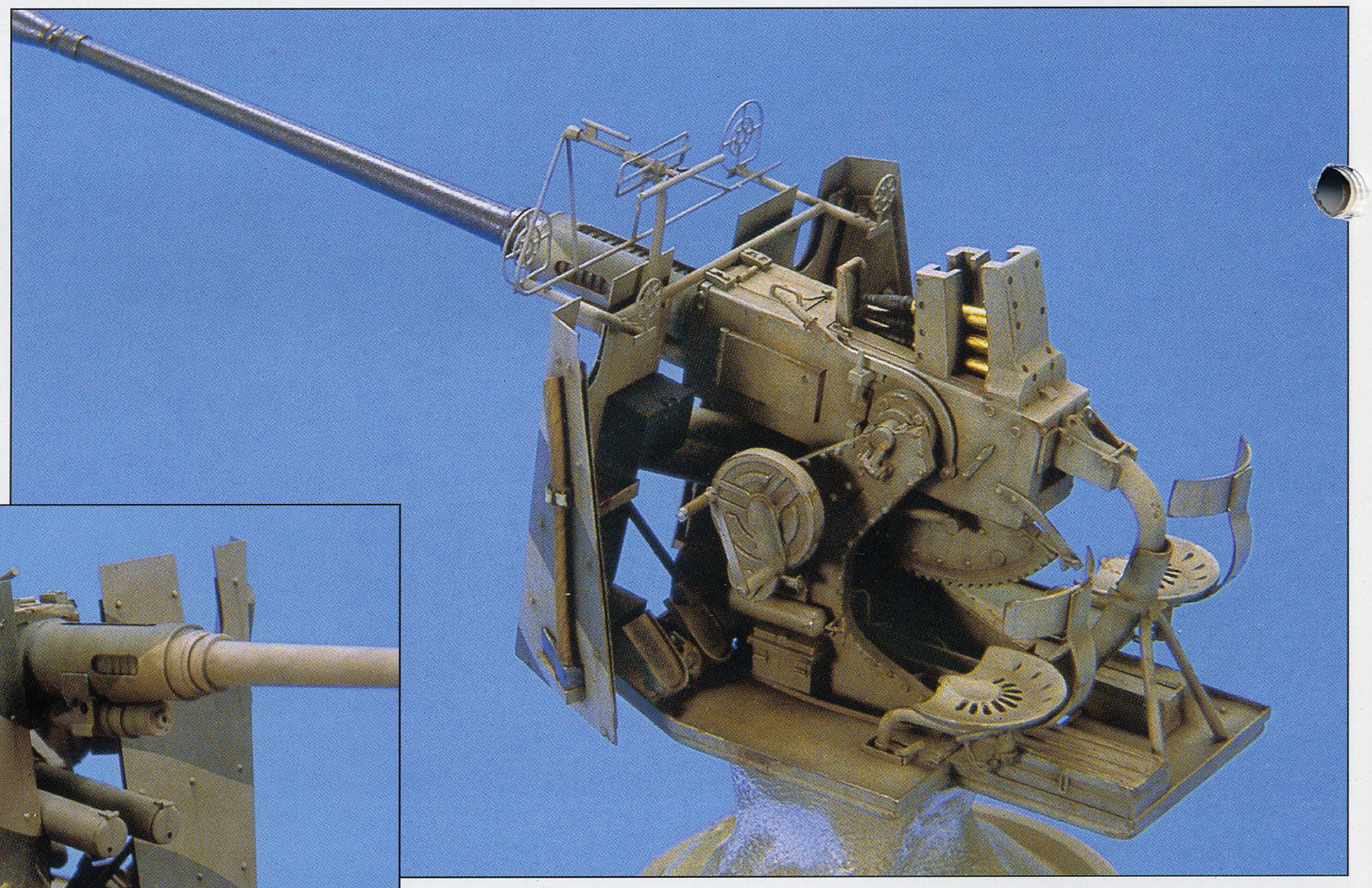


Los churretes se realizan con un pincel del nº1. La pintura debe estar muy diluida.

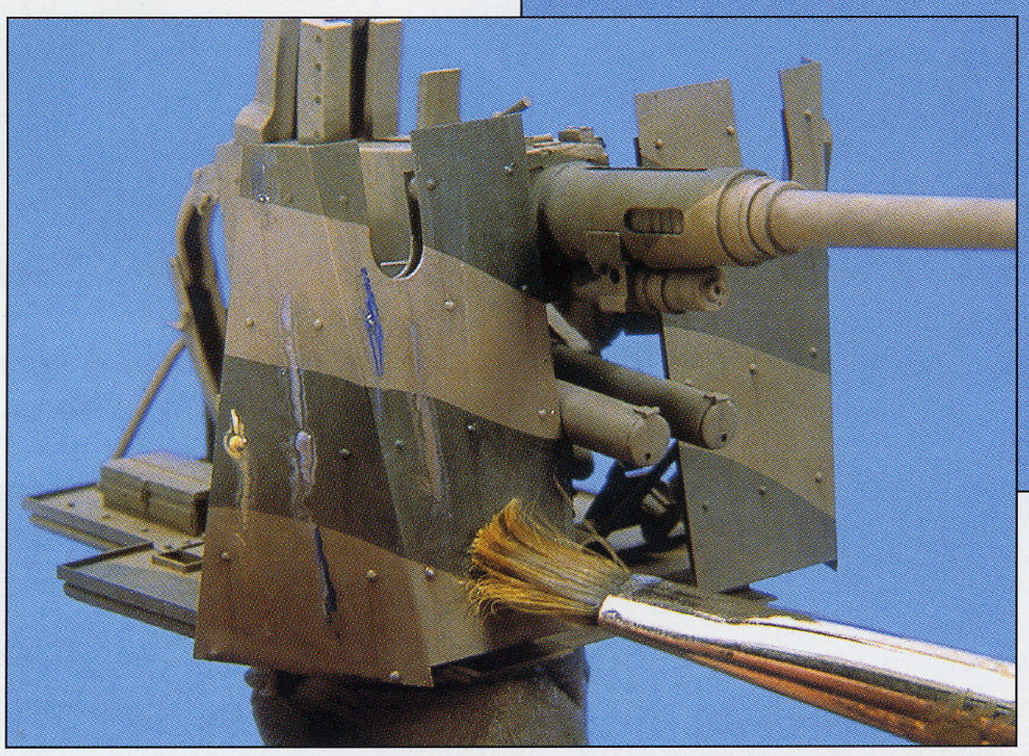


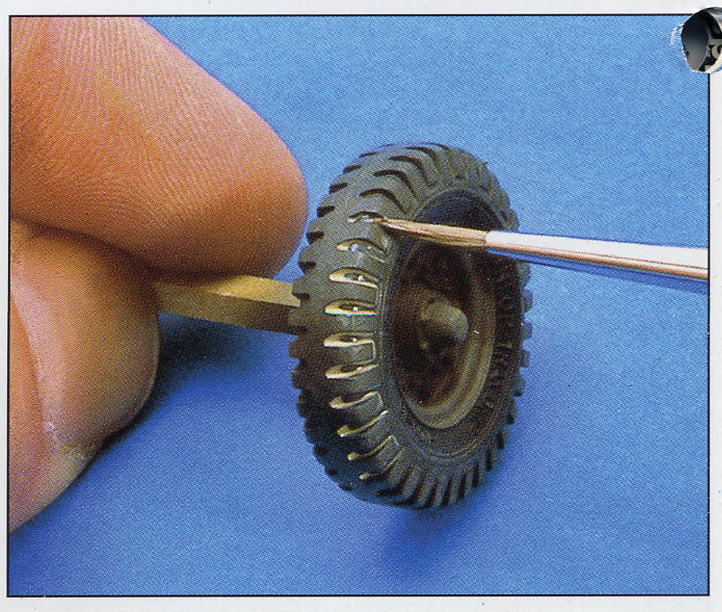
Tras humedecer la superficie se depositan cantidades pequeñas de óleos.

Aspecto del cañón terminado.



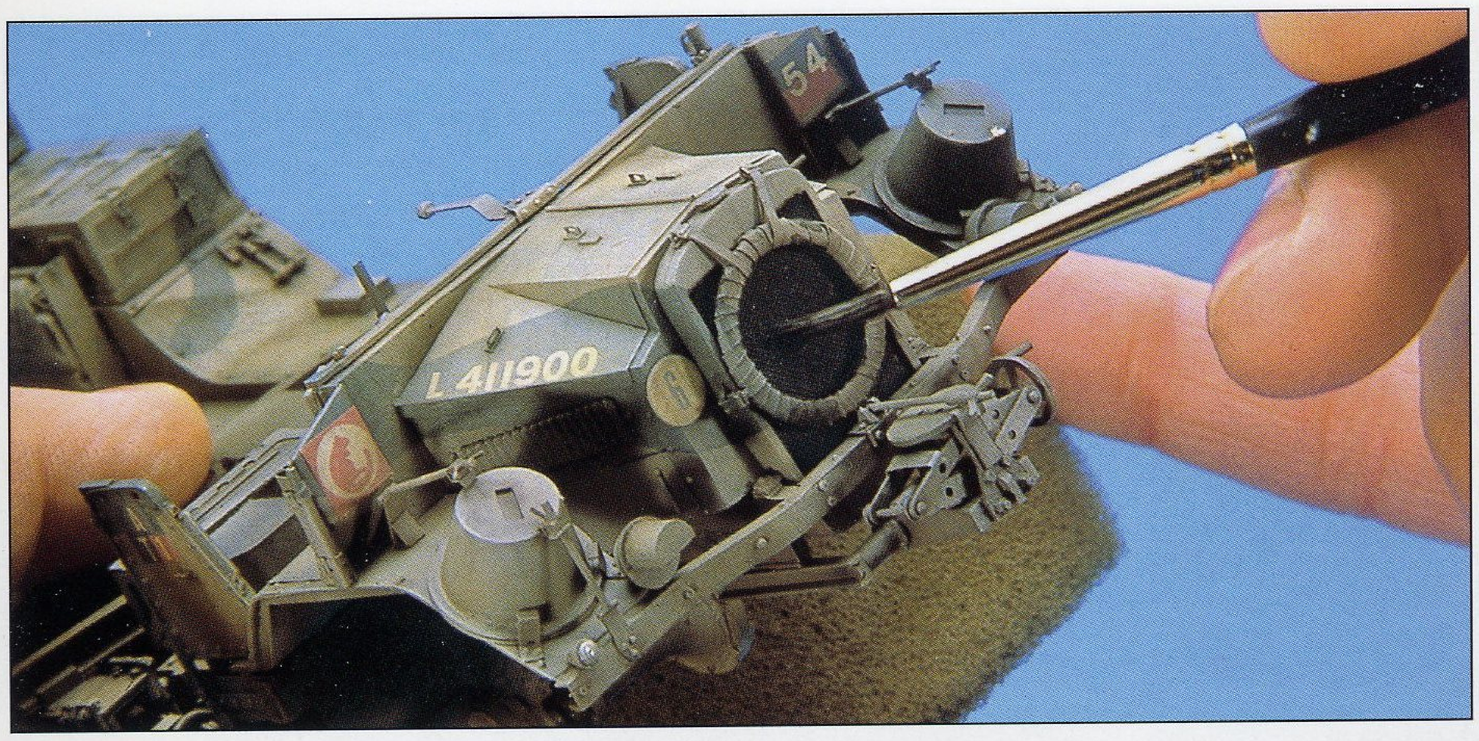
Con un pincel plano humedecido en disolvente los colores se funden sobre la maqueta.





El polvo acumulado en los neumáticos se imita con un lavado de esmalte.

El perfilado se hace a muy corta distancia, con la pintura bastante diluida.



Sobre el radiador se dan varios lavados de pintura acrílica de color negro, dejando secar entre uno y otro.

una mezcla de color similar al tono general del vehículo, pero de matiz ligeramente más claro para evitar contrastes. Se puede utilizar cualquier tipo de pintura, aunque particularmente considero que la ideal son los esmaltes debido a la finura de su pigmento y su grado de fluidez. En este caso he mezclado caqui dril con blanco para las superficies superiores, y para las inferiores caqui dril puro.

Después añado una serie de descascarillados por aquellas zonas donde habitualmente se producen roces, con una mezcla de cuero rojo y negro que imita muy bien el tono del metal oxidado. En este caso empleo poca cantidad de negro para evitar un acusado contraste y no alterar la armonía general del vehículo.

Empleo amarillo de Nápoles oscuro para las zonas menos decoloradas, y tanto este color como tierra de Siena natural y tierra sombra tostada para reproducir manchas de tierra. El último color también sirve para sombrear ligeramente las zonas hendidas, y dar sensación de profundidad a las áreas menos iluminadas del chasis y los bajos en general.

Con ocre rojo doy algún toque de óxido por ciertas zonas, pero parcamente y de modo que no destaque en absoluto, pues pretendo que el aspecto final del camión resulte ligeramente polvoriento. Debido a esto no utilizo el color betún, muy apropiado para representar manchas de grasa. Como veis, cada color al óleo tiene su aplicación y estos que he indicado aquí son sólo unos pocos.

El siguiente paso es el perfilado. Este puede hacerse con óleos y pincel, aunque yo prefiero utilizar el aerógrafo y una mezcla de acrílicos negro y marrón, pues considero que los resultados son más naturales y se tarda mucho menos. Con esta mezcla perfilo todos los detalles a la vez que imito el efecto de la suciedad acumulada por todos los recovecos. Como mencioné anteriormente, con el perfilado se fuerzan ligeramente las sombras y quedan ajustadas a la escala.

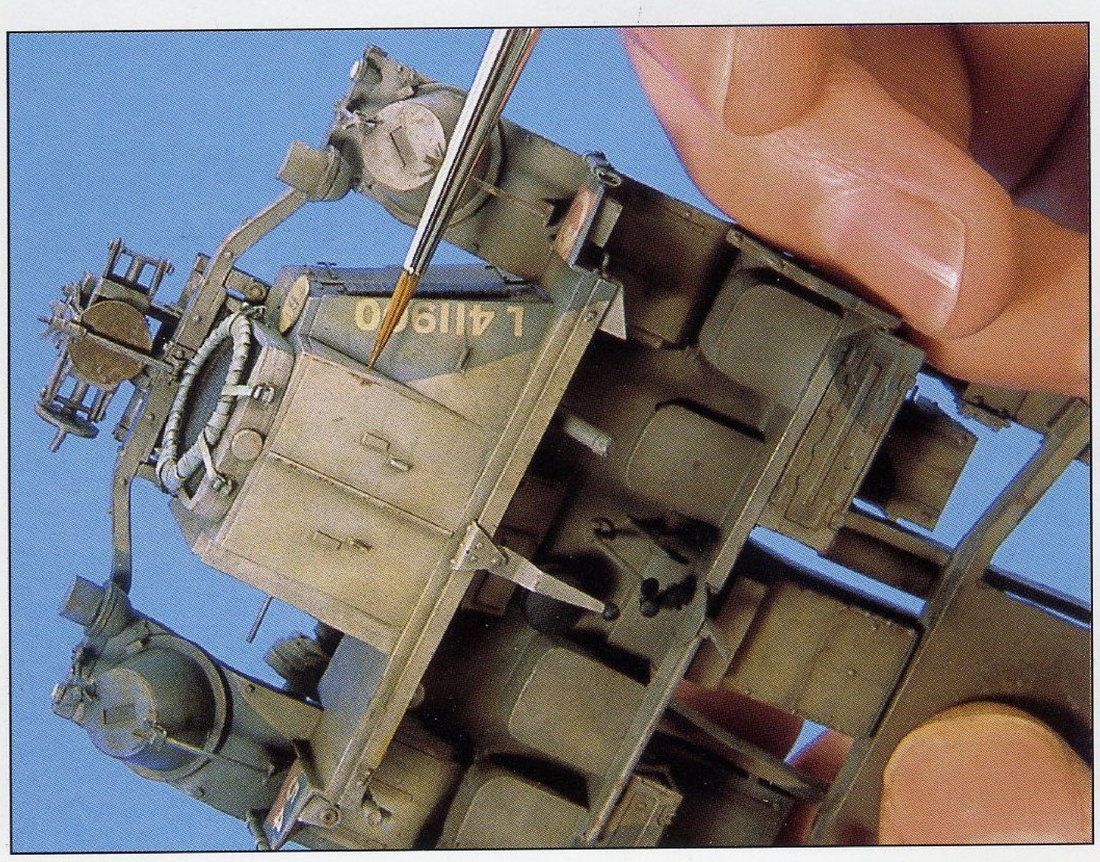
Con el pincel seco se completa el trabajo del anterior perfilado.

En los bajos aerografío la misma mezcla pero a modo de veladuras, con lo que aumento la sensación de área sombreada en la que apenas incide la luz.

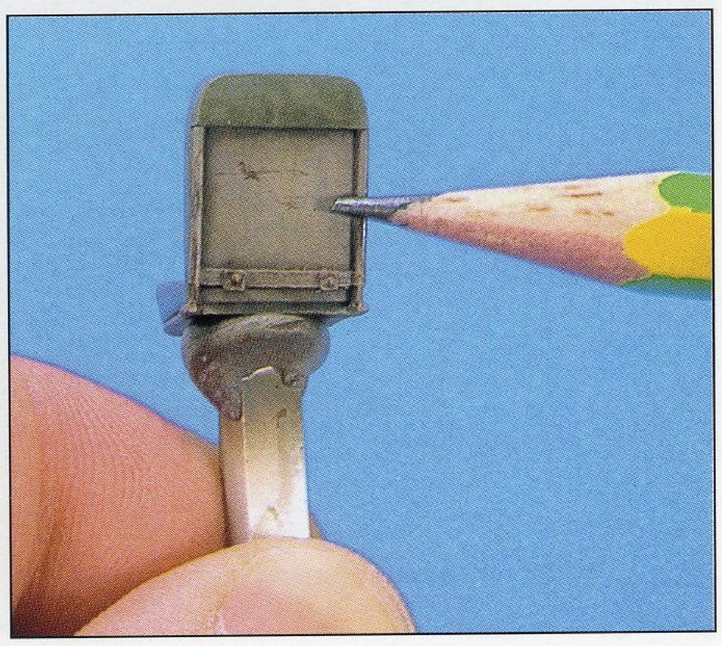
Como complemento al perfilado, aplico unas suaves luces en todos los relieves y aristas con la técnica del pincel seco, consistente en secar en un trapo el pincel hasta que prácticamente no manche, y frotarlo con delicadeza por los relieves. Empleo

El polvo acumulado en los dibujos de los neumáticos lo imito con un lavado de esmalte de color ocre tostado, y una vez seco, barnizo el modelo en mate con el aerógrafo y dejo que seque un par de horas.

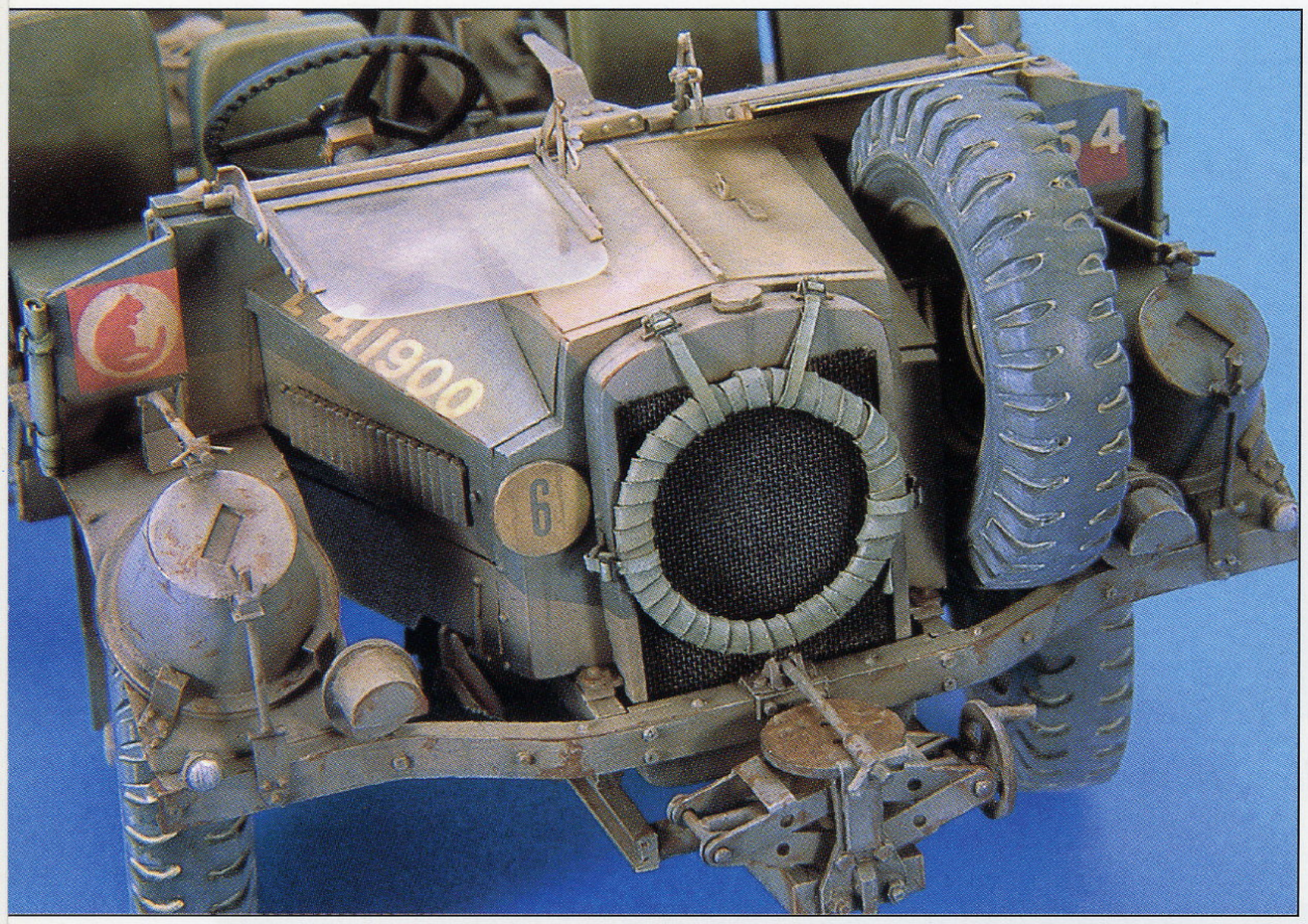
Finalmente pego todas las piezas que pinté por separado y añado con mesura toques de metal sobre algunos de los desconchones. Para ello utilizo un lápiz del nº2, deslizando suavemente la mina por las aristas donde deba aparecer el metal pulido por los roces.



Los descascarillados requieren de un cuidado especial.

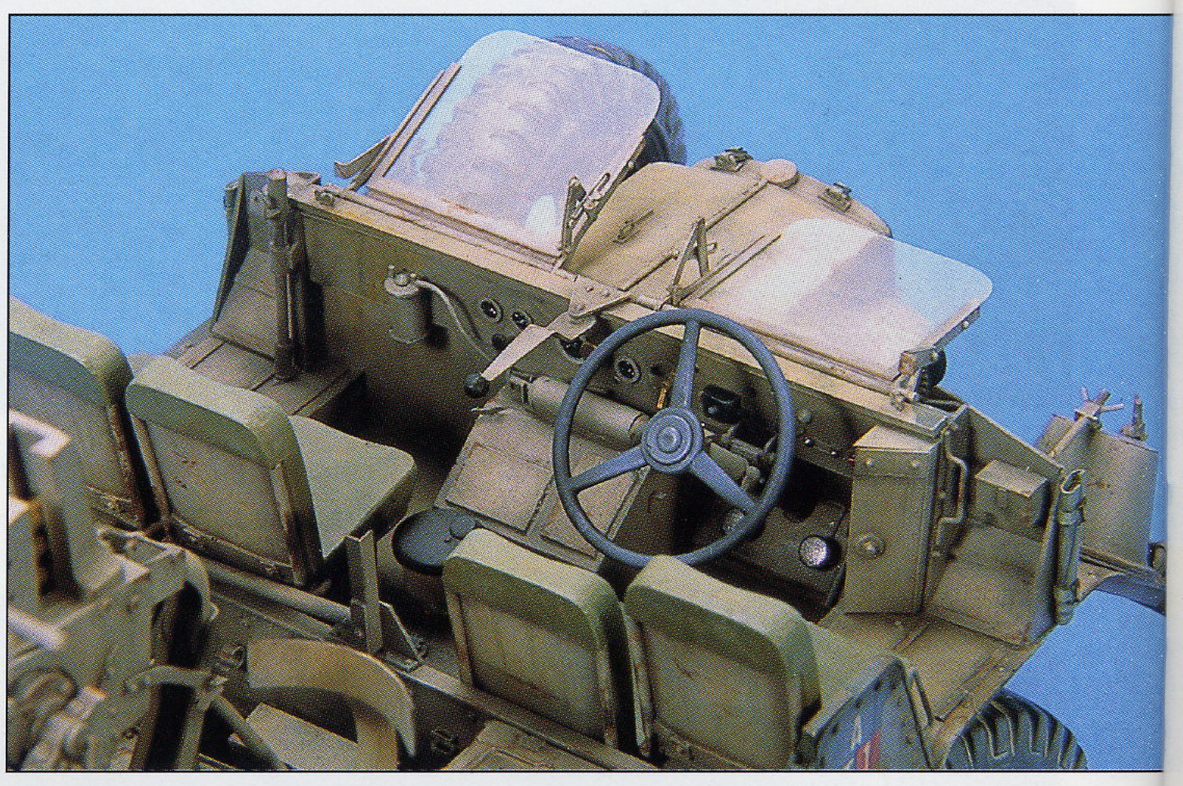


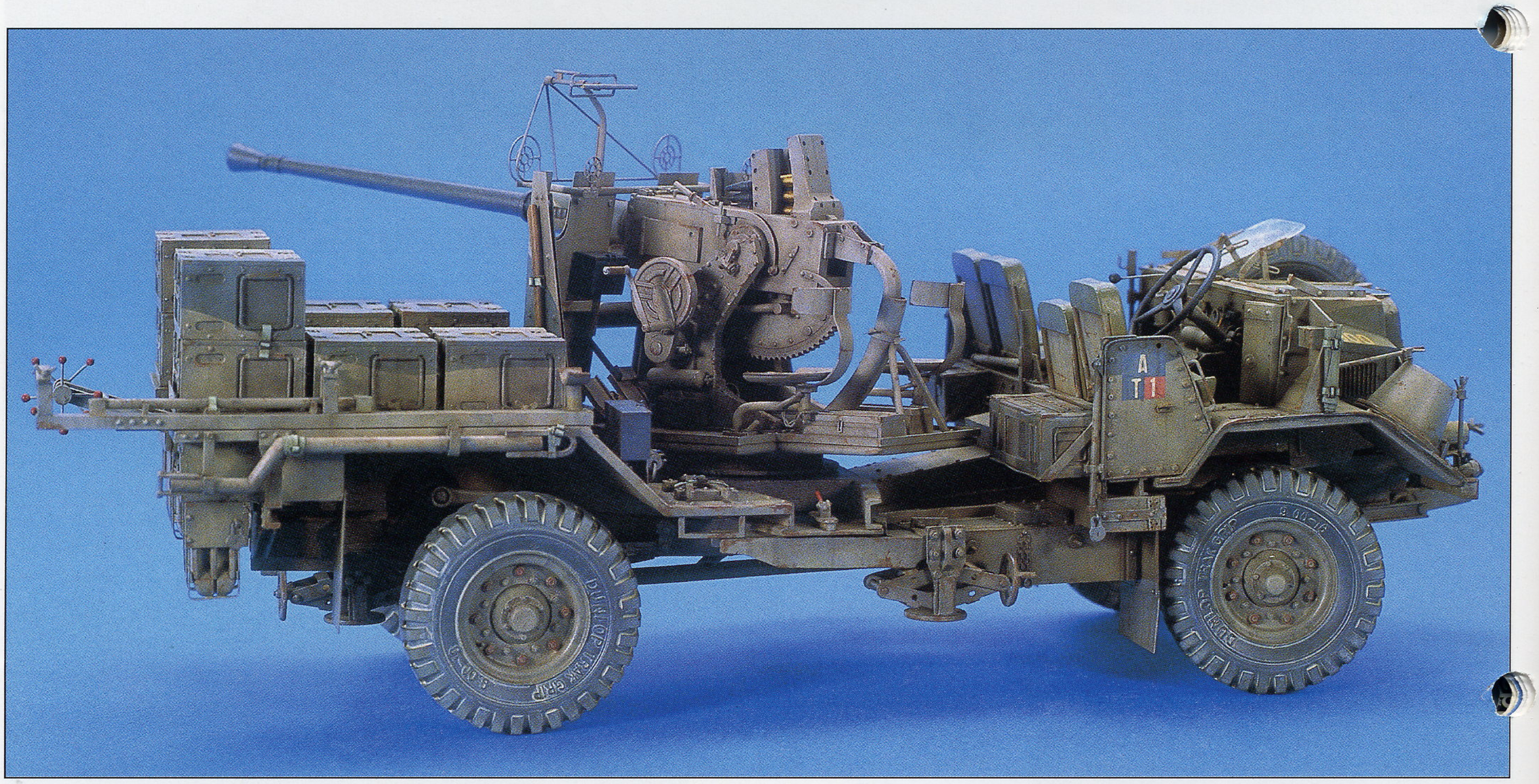
Las rozaduras metálicas son fáciles de imitar con un lápiz.

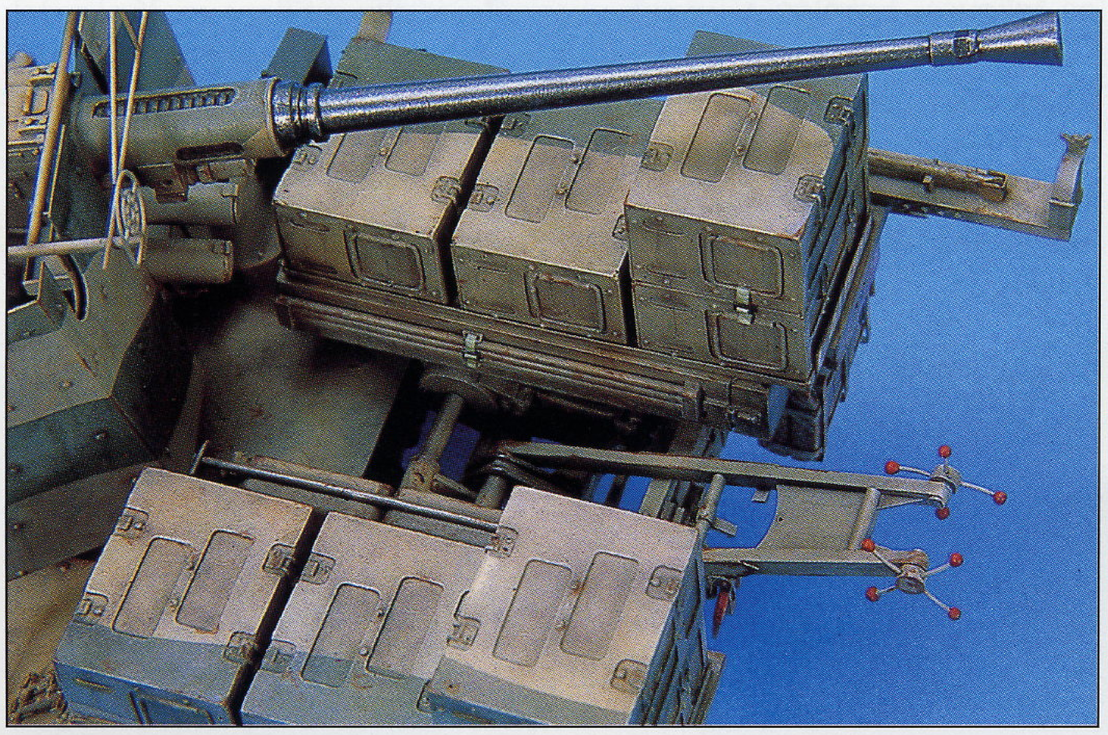


Los parabrisas se han hecho con lámina fina de acetato, ensuciándose con aguadas de acrílicos de tonalidades marrones y grisáceas.

Los detalles del salpicadero se pintaron antes de pegar el volante, con un pincel de punta fina y mucho cuidado. El cristal de los velocímetros se ha imitado con barniz brillante.

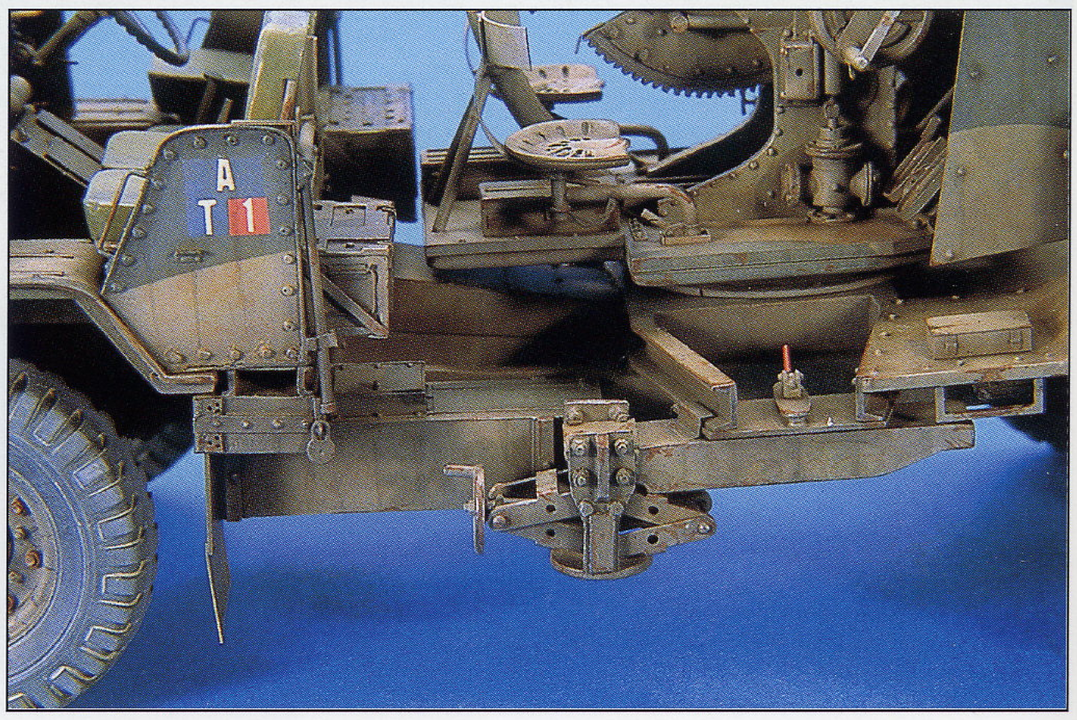


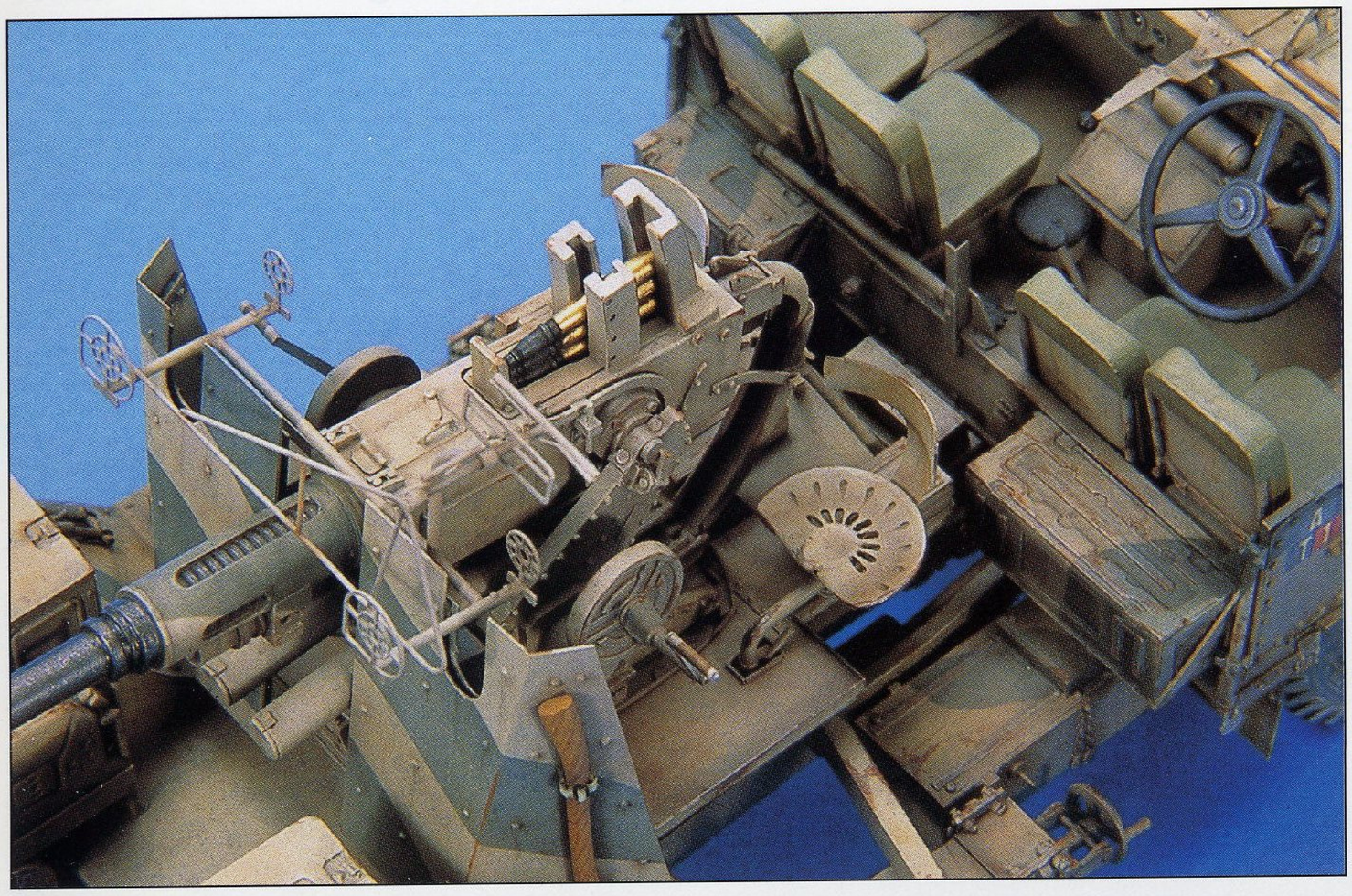


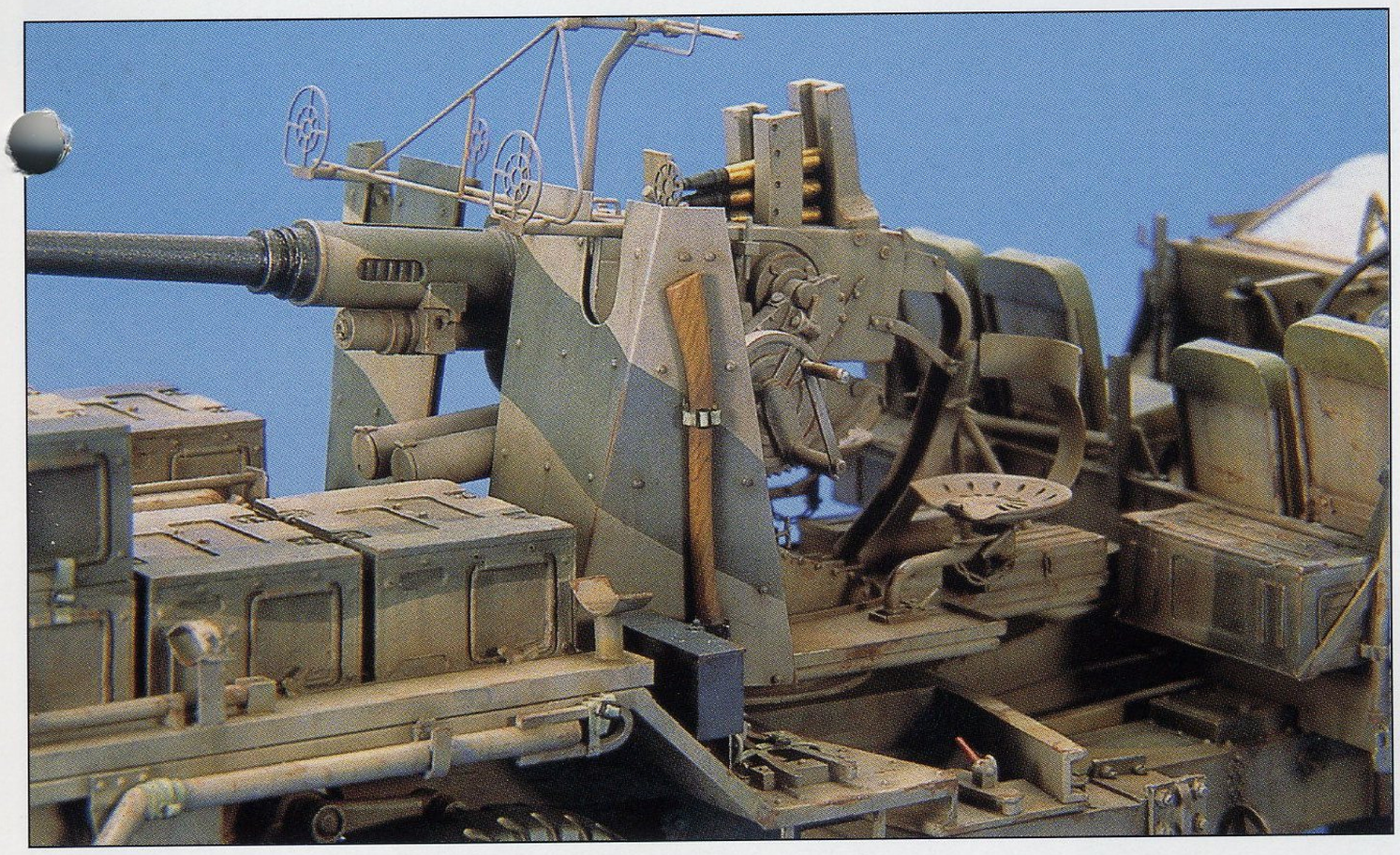


El cañón se pintó con esmalte gris acero, perfilando las juntas a pincil con una mezcla de negro brillante y negro mate.

Los bajos se han empolvado con el aerógrafo. El pincel se ha utilizado para distribuir efectos de suciedad y churretes.







COLORES UTILIZADOS

Acrílicos de Tamiya: XF1 negro mate; XF2 blanco mate; XF7 rojo mate; XF8 azul mate; XF10 marrón mate; XF51 pardo caqui; XF52 tierra mate; XF57 ante; XF61 verde oscuro; XF63 gris alemán.

Acrílicos «Model Color»: 818 cuero rojo; 871 marrón cuero oscuro; 875 marrón beige; 880 gris caqui; 883 gris plateado; 886 gris verdoso; 890 verde refractario; 950 negro; 977 amarillo desierto.

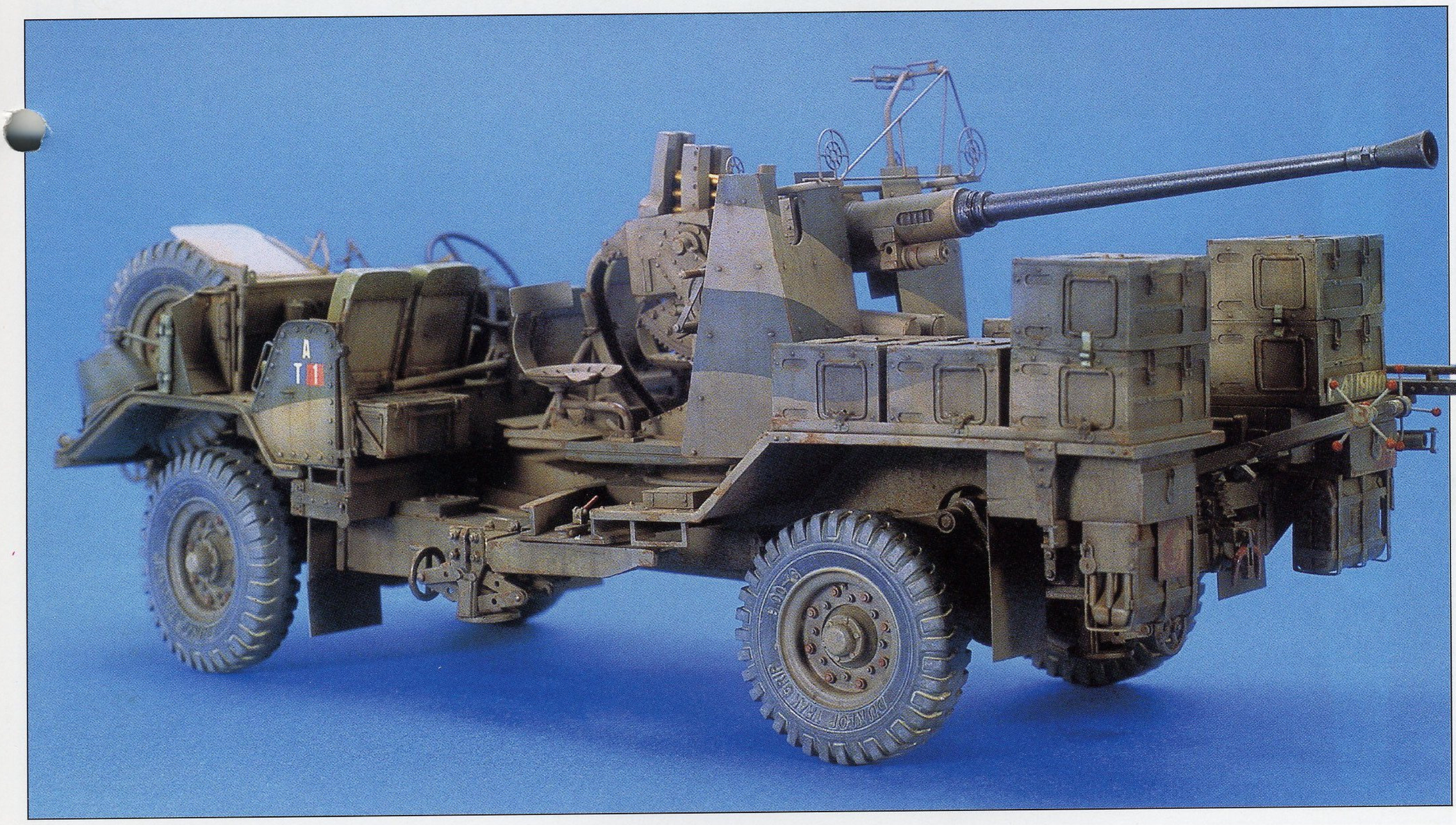
Oleos de Mir: 1 blanco de titanio; 14 azul ultramar oscuro; 39 negro marfil; 40 amarillo de Nápoles oscuro; 44 ocre rojo; 45 tierra de Siena natural; 46 tierra sombra tostada; 50 bitume (betún).

Esmaltes de Humbrol: 34 blanco mate; 72 caqui dril mate; 118 ocre tostado US mate.

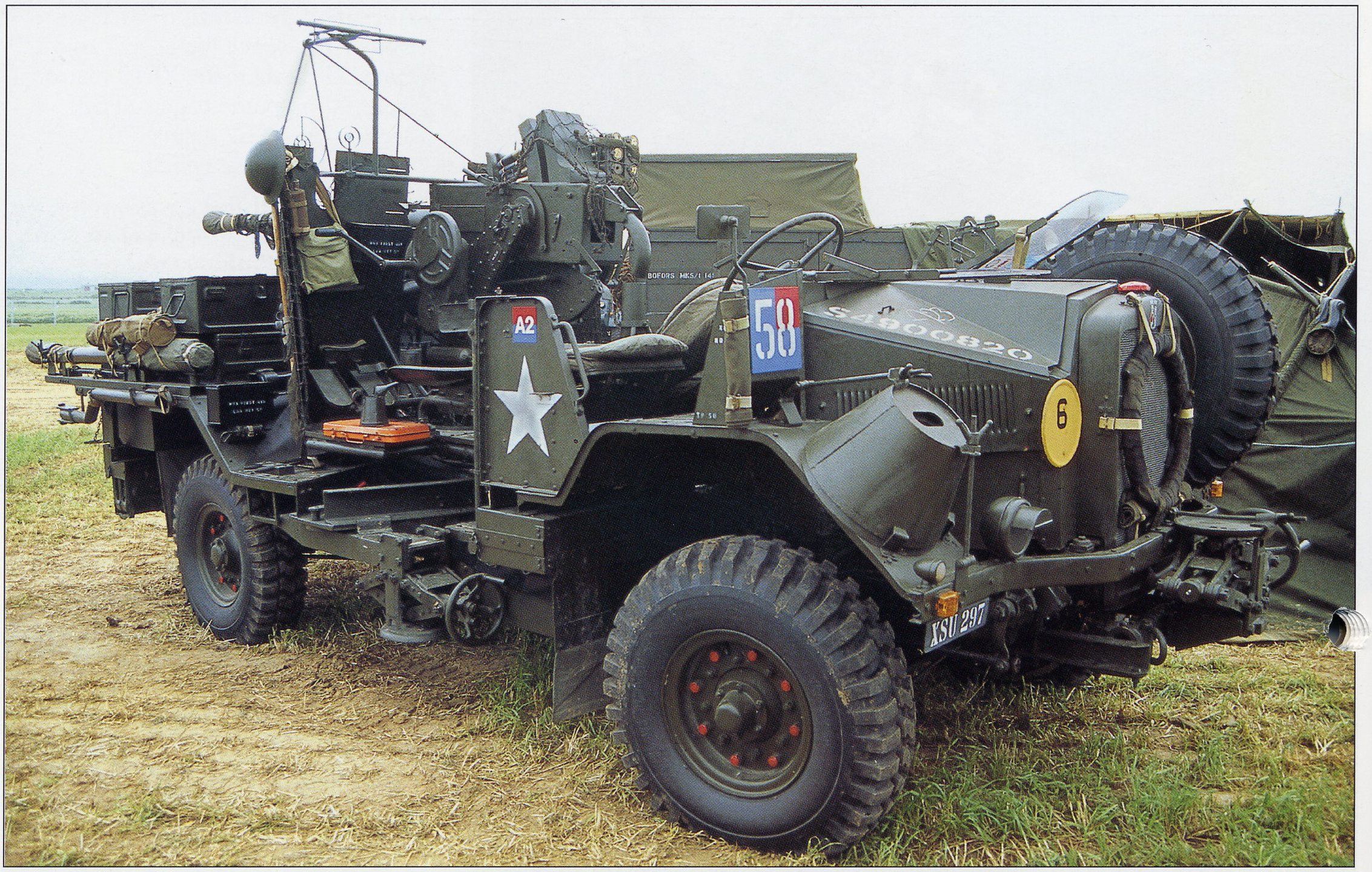
Esmaltes de Tamiya: X10 gris acero.

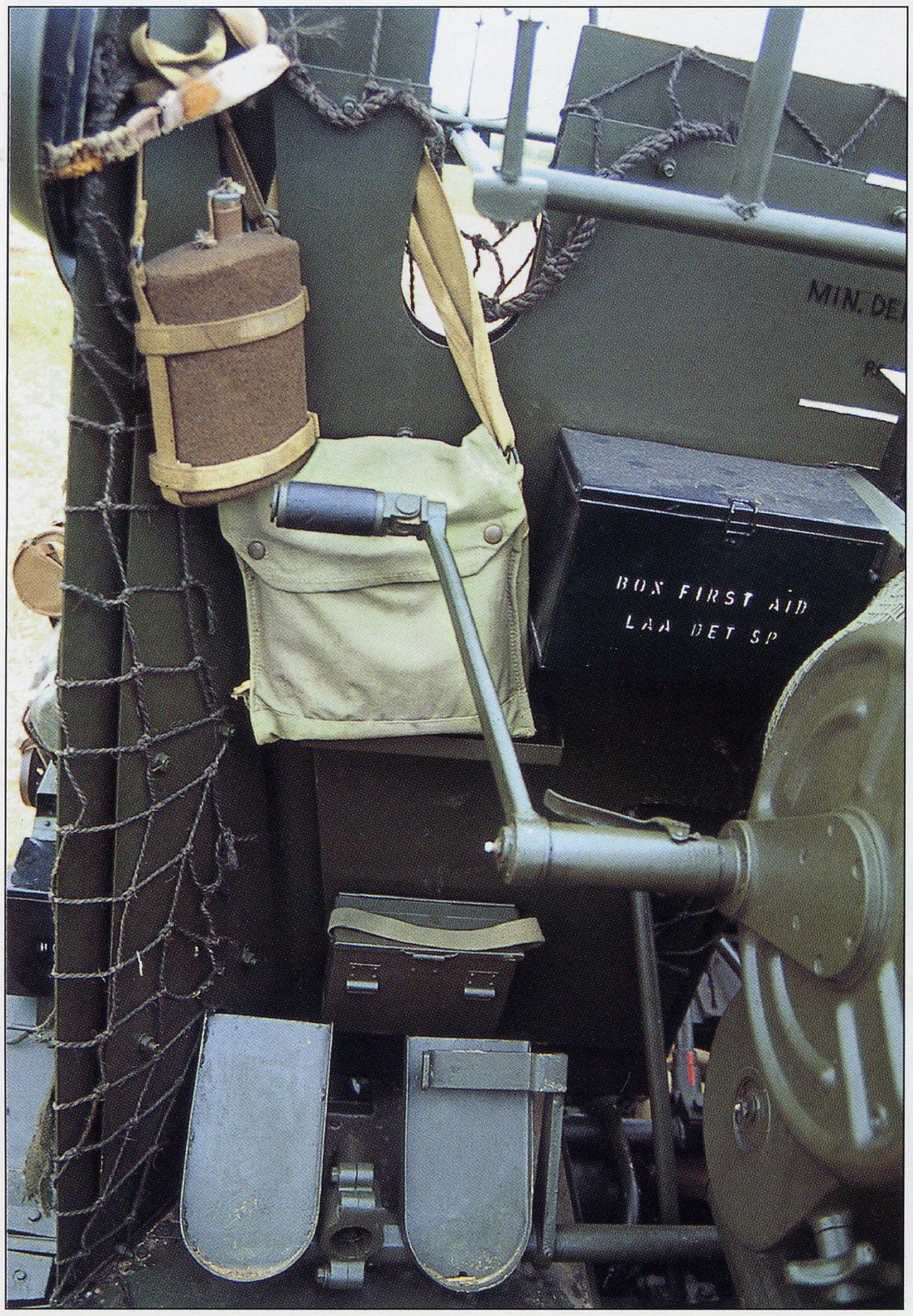
Barniz: barniz mate 1108 de Marabú.

El mango del hacha está decorado en color marrón beige, con vetas en marrón dorado y marrón oscuro.



fotografías de Rodrigo Hernández Cabos

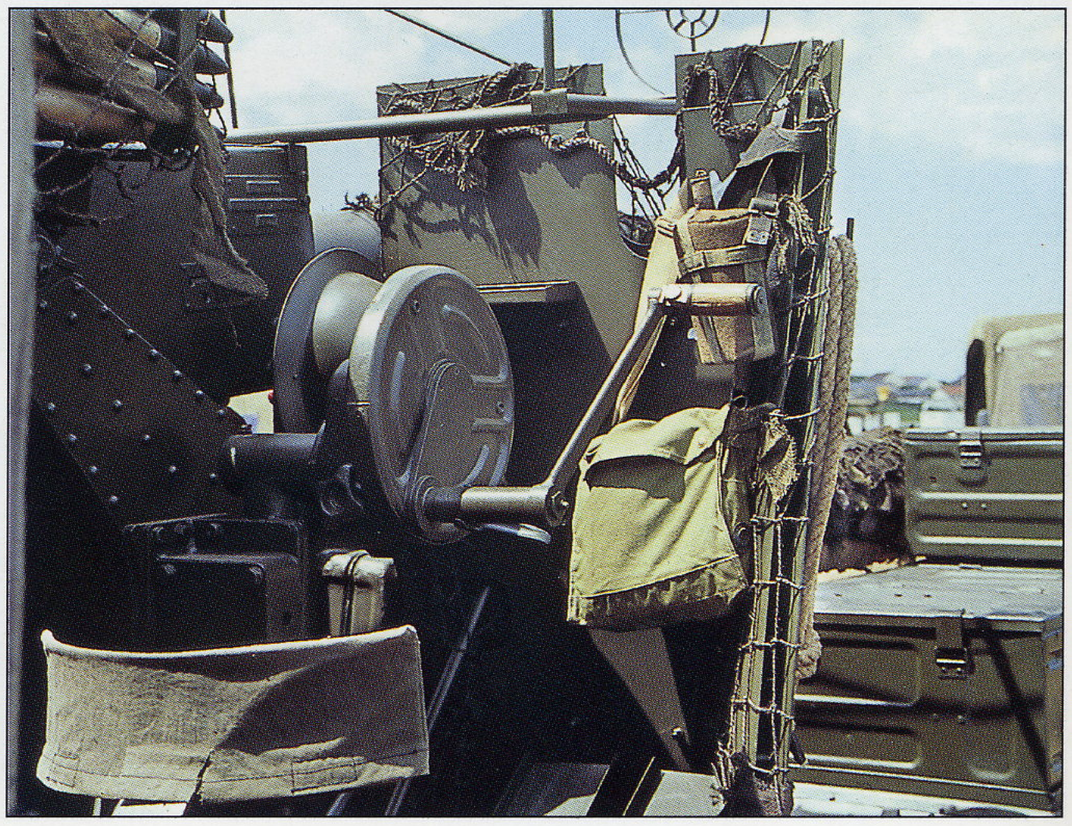


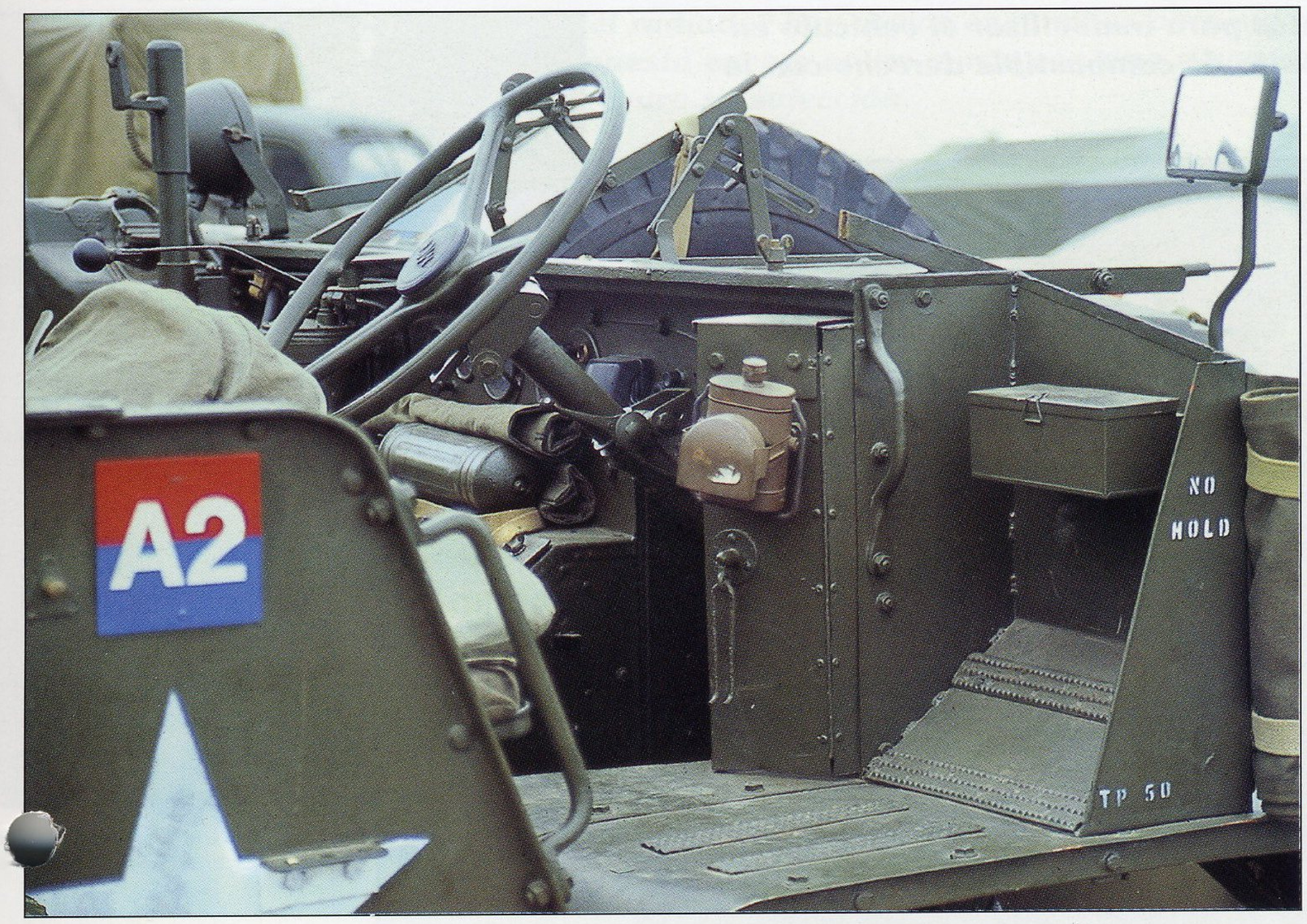


Volante de elevación, pedales y caja de primeros auxilios pintada en color negro.

MORRIS C9B
w/40mm Bofors

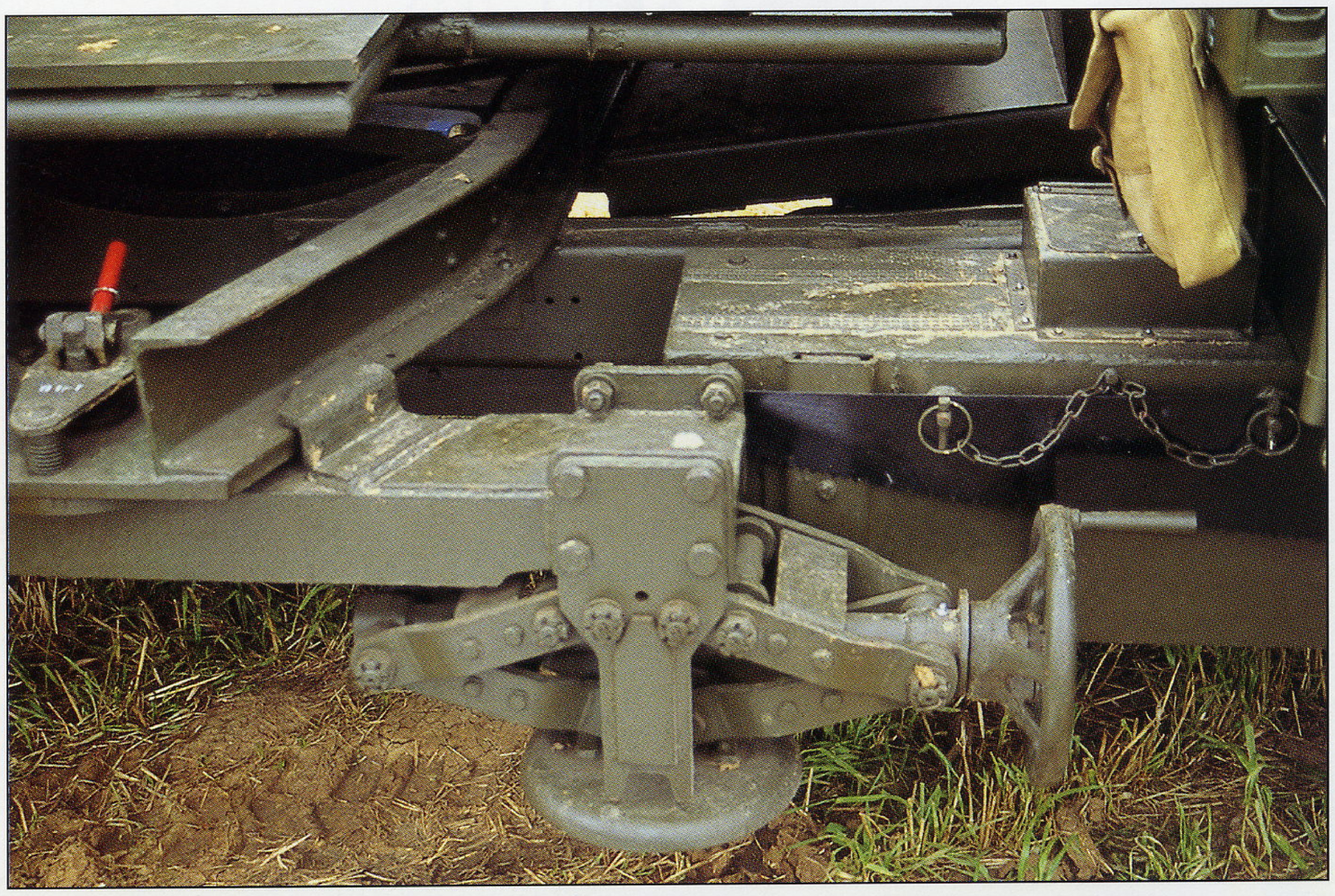
Detalles de la cara interna del mantelete; al fondo las cajas para los proyectiles de 40mm.



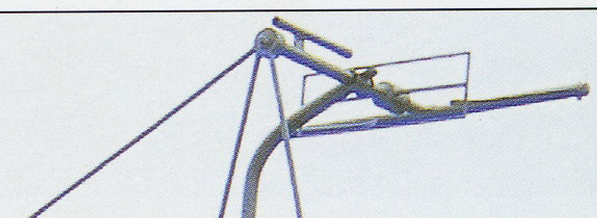


Vista del lateral derecho, en la que se aprecia el sistema de abatimiento del parabrisas. En posición de marcha queda sujeto por una palomilla.

Detalle de uno de los cuatro gatos para inmovilizar el vehículo en posición de tiro, detrás, el depósito de combustible derecho con la sierra sujeta a un lado.



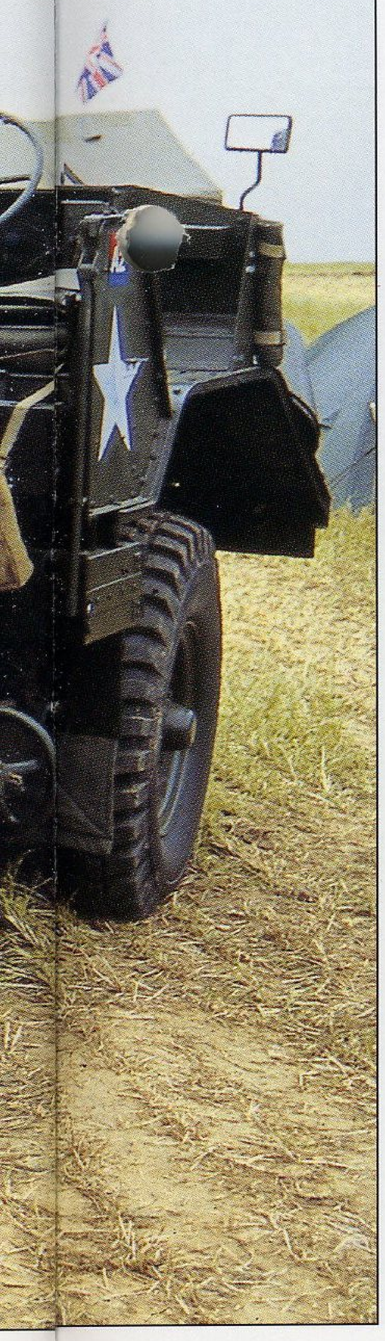
En esta toma destaca el sistema de puntería. En el lado derecho, junto a las cajas de munición, se encuentra el cañón de repuesto.

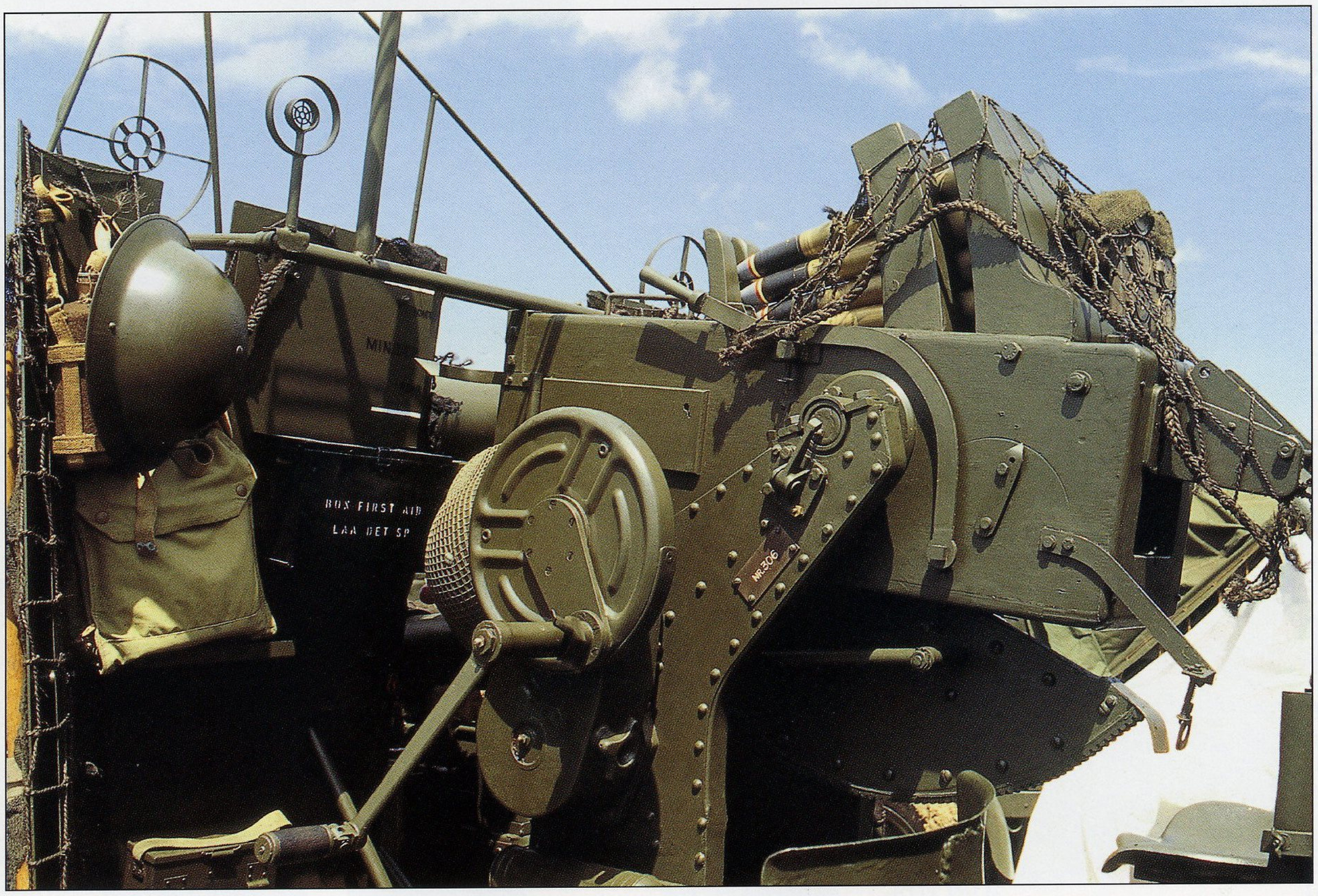


Alrededor del radiador hay varios enganches para sujetar una lona en invierno. La rueda de repuesto encaja en un perno con una rosca en el extremo, donde una palomilla asegura su sujección.

Interior de la cabina, donde destaca el salpicadero, el extintor y los parabrisas.

Detalle de la culata y los proyectiles, y nuevamente el volante de elevación.

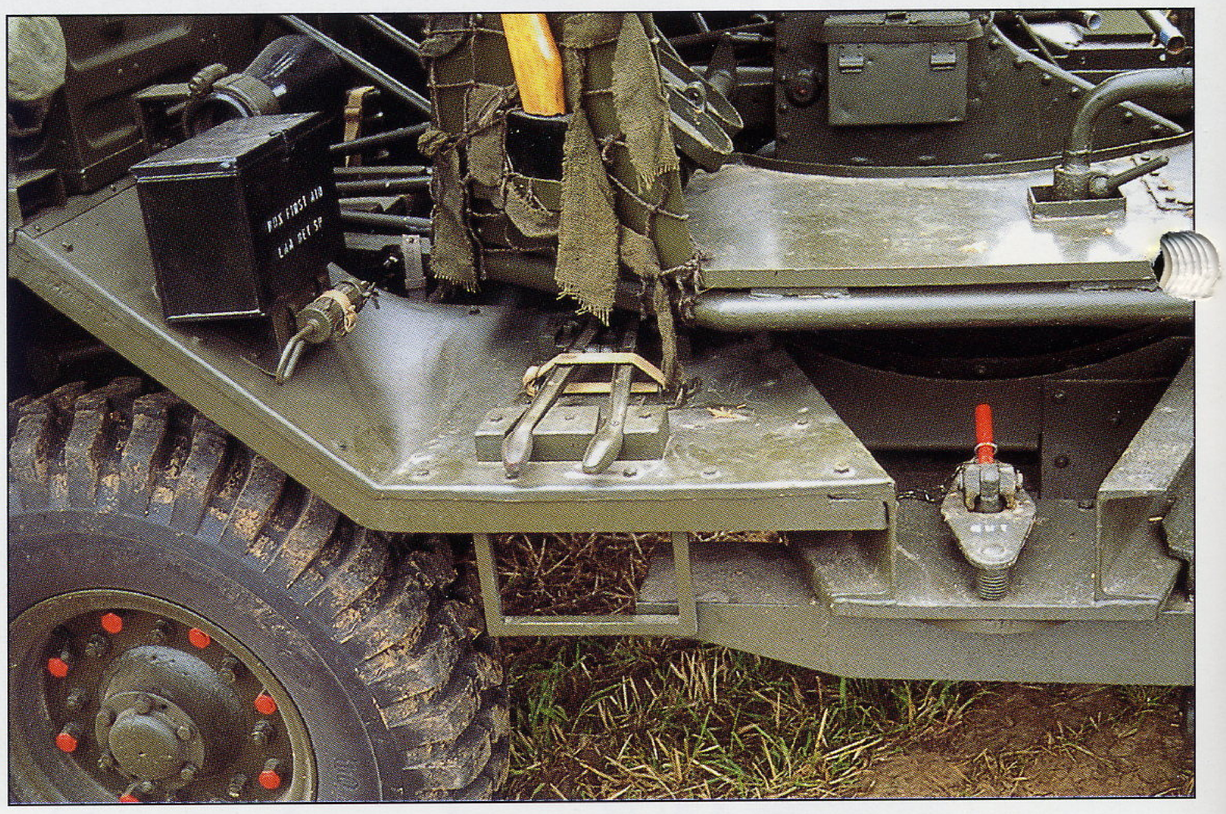




Brazo de sujección de la pieza en posición de marcha. A la izquierda están las latas de combustible y dos troncos de árbol para el cruce de obstáculos (cubiertos por la red), y a la derecha las baquetas de limpieza del cañón y el pico.

Caja fijada por la tripulación para guardar complementos. A su lado se encuentra la pala.

Lateral derecho. Bajo la plataforma se pueden ver las cizallas y a la izquierda otra caja de primeros auxilios.



HEINKEL He 112 B

por Alfonso Martínez Berlana
(fotografías del autor)

Ernst Heinkel, que además de ingeniero era el dueño de las industrias aeronáuticas que llevaban su nombre, siempre puso mucho empeño en construir un buen avión de caza pero, muy a su pesar, diseñaba mejor los bombarderos.

CLASSIC AIRFRAMES, 1/48

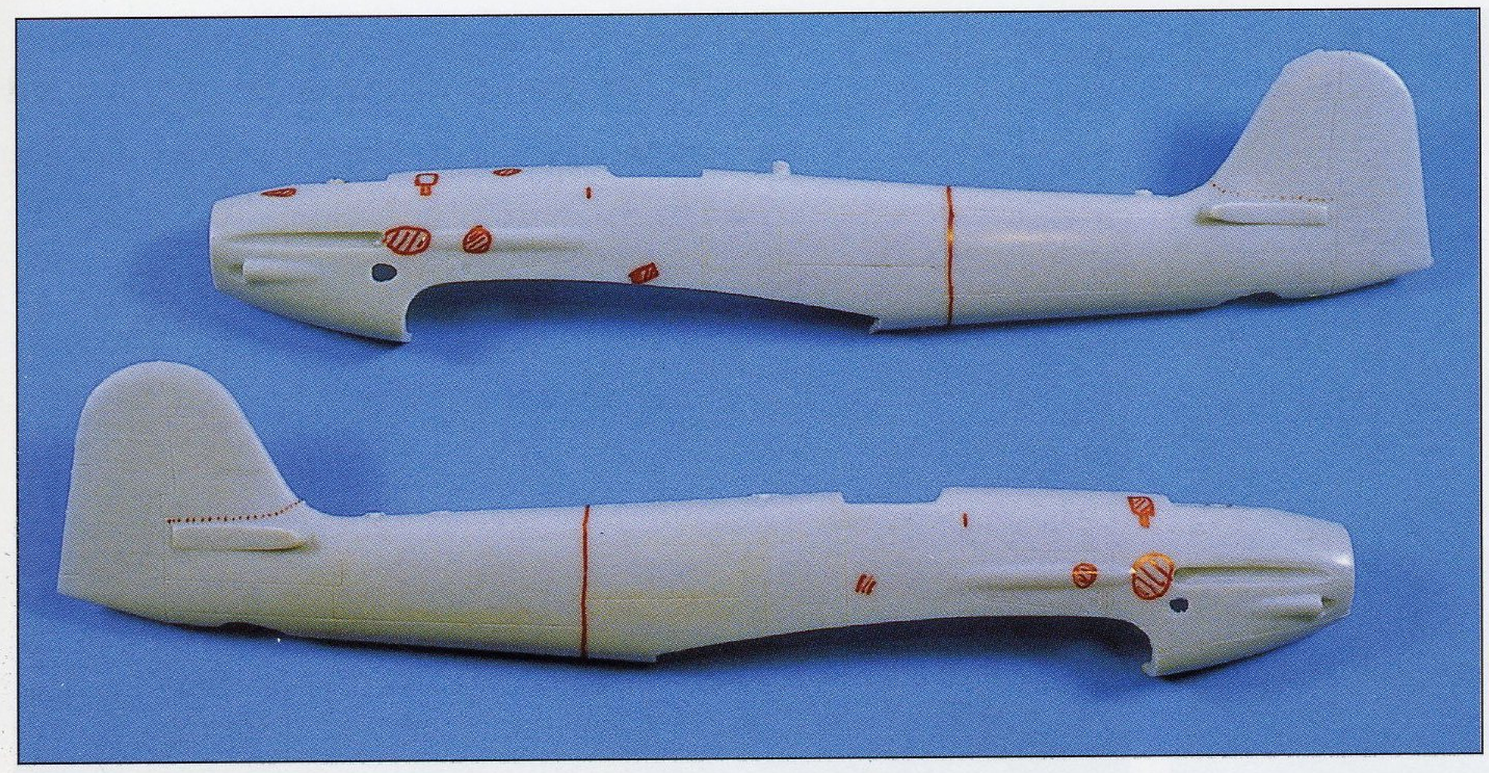
Por ello los jerarcas de la Luftwaffe decidieron que se especializara en estos últimos, dando así trabajo a otras empresas subsidiarias menos atareadas. Pero lo que sí le permitieron fue vender aviones de caza al extranjero, que utilizaron fuerzas aéreas como las de Japón, Hungría, Rumanía y España, y la versión de exportación del He112 fue muy apreciada por sus usuarios.

En 1937 llegaron a España los Heinkel He112, en plena Guerra Civil. Siempre pilotados por alemanes (los aviones eran todos prototipos) fueron utilizados en misiones de ataque a tierra para comprobar la potencia de sus cañones de 20 milímetros. A mediados de aquel mismo año el prototipo V-9, que más adelante daría lugar la serie He112 B, fue probado en el aeródromo zaragozano de La Cenia por los experimentados comandantes Joaquín García Morato y Miguel García Pardo para evaluar una futura compra del moderno caza por las autoridades de la España nacionalista. Ambos pilotos quedaron favorablemente satisfechos, a pesar de la pobre potencia de su motor Jumo 210 de 700cv. García Pardo comparó al avión como *«un Rolls Royce con el motor de un Topolino»*, en alusión al minúsculo utilitario de la Fiat.

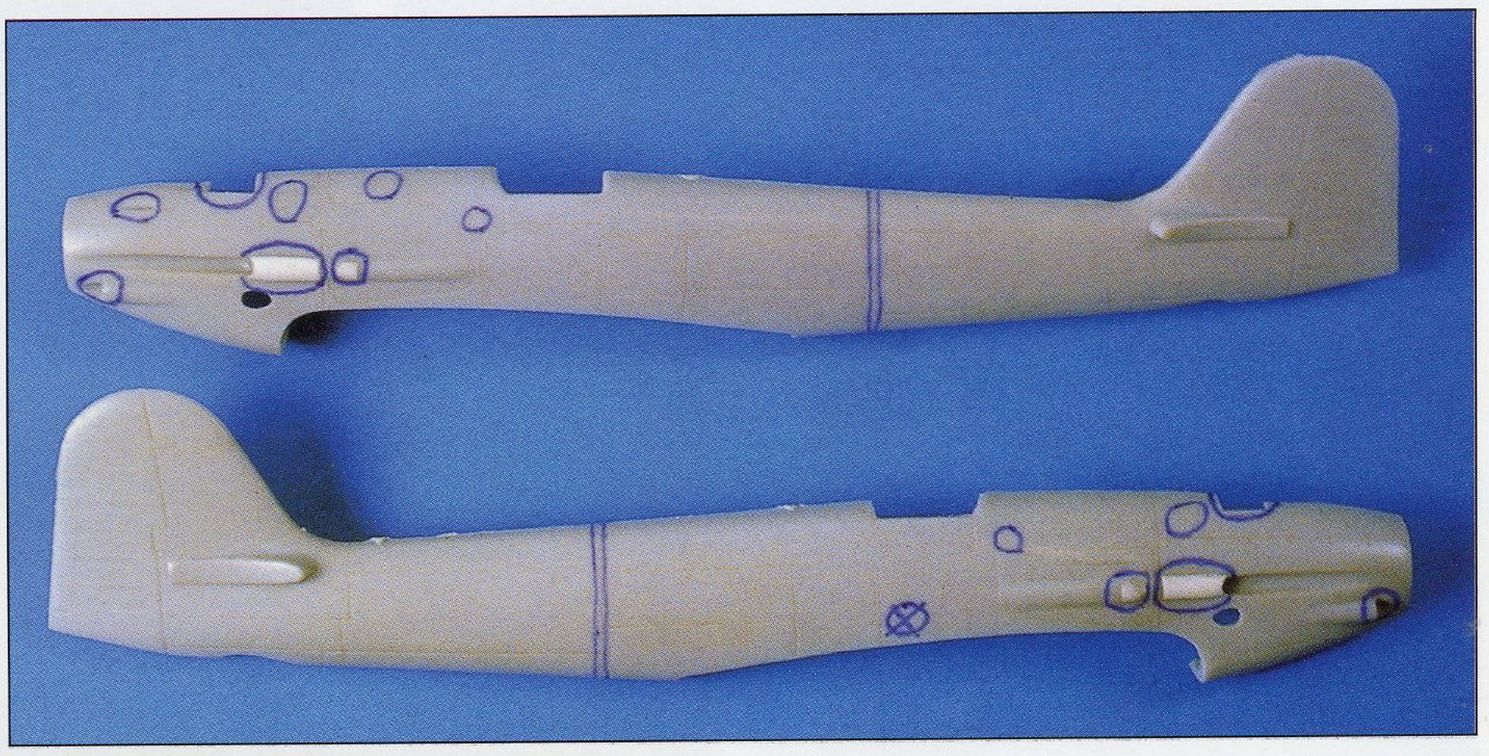
Hasta 19 ejemplares del Heinkel He112 B-2 llegaron a tiempo para intervenir durante las últimas fases de la guerra, cuando los encuentros con los cazas republicanos ya eran escasos. En uno de aquellos combates García Pardo consiguió abatir un Polikarpov I-16, siendo el único derribo obtenido por el caza alemán durante el conflicto. El comandante republicano García Lacalle reclamó el derribo de un He112 B por parte del teniente Luciano Tabernero Herrero el 21 de enero de 1939, volando en un «Super Mosca», pero pero este incidente aún no está suficientemente corroborado.

EL MODELO

Las maquetas de Classic Airframes se diseñan en los Estados Unidos y se fabrican en la República de Chequia, fórmula que no redunda precisamente en una buena relación calidad/precio. Las instrucciones de montaje especifican en



Las pequeñas modificaciones que deben hacerse en el fuselaje son numerosas. Para no equivocarnos marcamos en rojo las zonas a mejorar, y luego en azul los detalles ya trabajados.



alguna parte que se trata de un kit para modelistas experimentados, afirmación que no debe asustar a nadie; más bien parece una disculpa del fabricante a causa de la gran cantidad de defectos, grandes y pequeños, que presenta.

Parece que algunas marcas se empeñan en dejar en manos de sus clientes-modelistas un trabajo que no debería correspondernos, lo que puede llegar a cansar pese a la originalidad de los modelos que ofrecen. Digo esto porque durante todo el proceso de montaje he echado mucho de menos la calidad que suelen ofrecer firmas como las japonesas. De todas maneras, y si lo que nos gusta son los retos, este He112 es un buen ejercicio para poner a prueba nuestra paciencia.

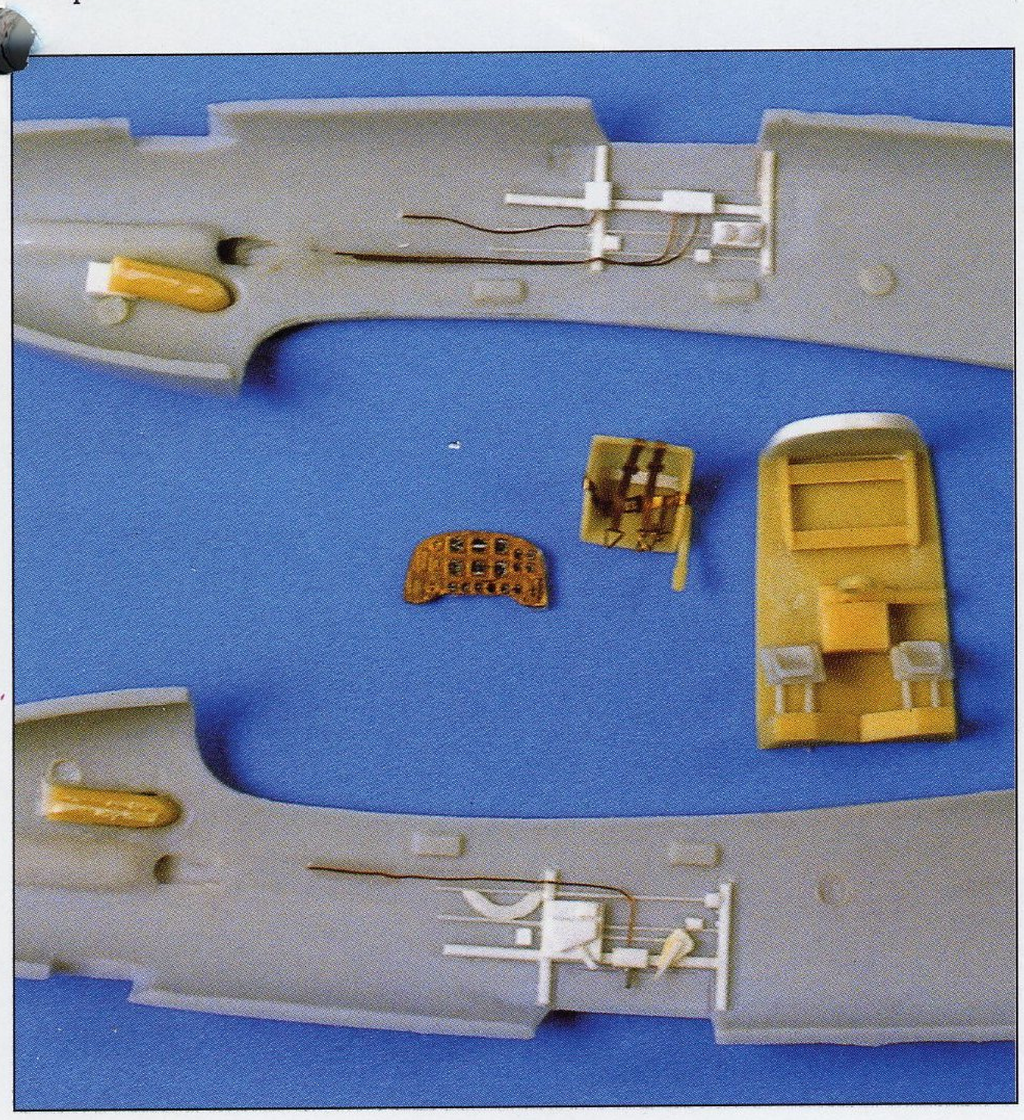
PROCESO DE MONTAJE

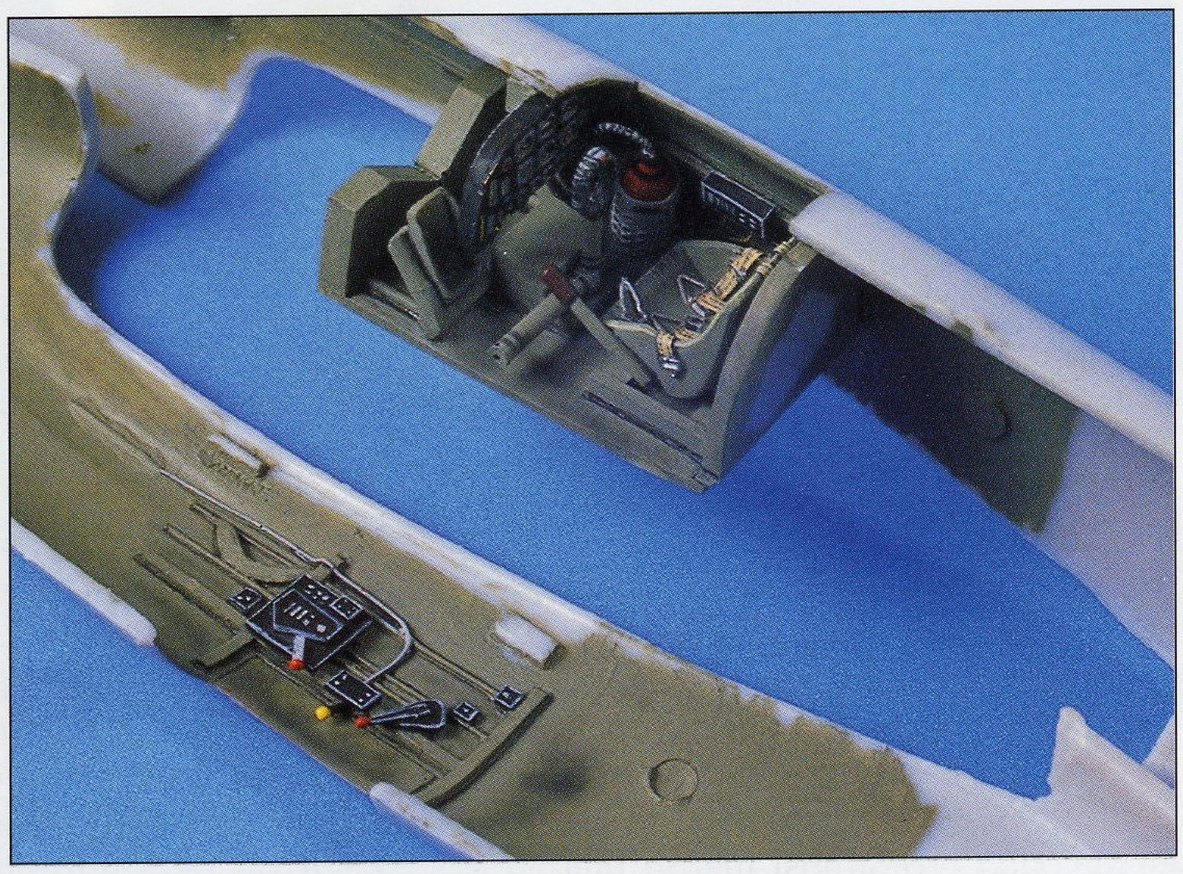
Al empezar a cortar las piezas lo primero que compruebo es que el plástico resulta muy áspero al tacto, debido a lo cual pulo todas las superficies con lija de grano 1200 por lo menos. También observo que las líneas de paneles, todas incisas, aparecen y desaparecen, y que en el fuselaje faltan varias tapas de registros por grabar. Algunas aberturas y abultamientos muy característicos del avión no existen y las piezas del tren de aterrizaje están sumidas en un mar de gruesas rebabas. Ni que decir tiene que el encaje de todas estas piezas es demencial. Por otro lado, casi todas las partes de resina son absolutamente inservibles (parecen de otra maqueta), pero afortunadamente los escasos fotograbados son perfectos.

Decido armarme de paciencia y comienzo a solucionar todos estos defectos: regrabar las líneas de paneles, ahuecar aberturas, añadir abultamientos, afinar piezas como las palas de la hélice, construir un nuevo radiador, y reconstruir los pozos del tren de aterrizaje y los laterales del interior de la cabina.

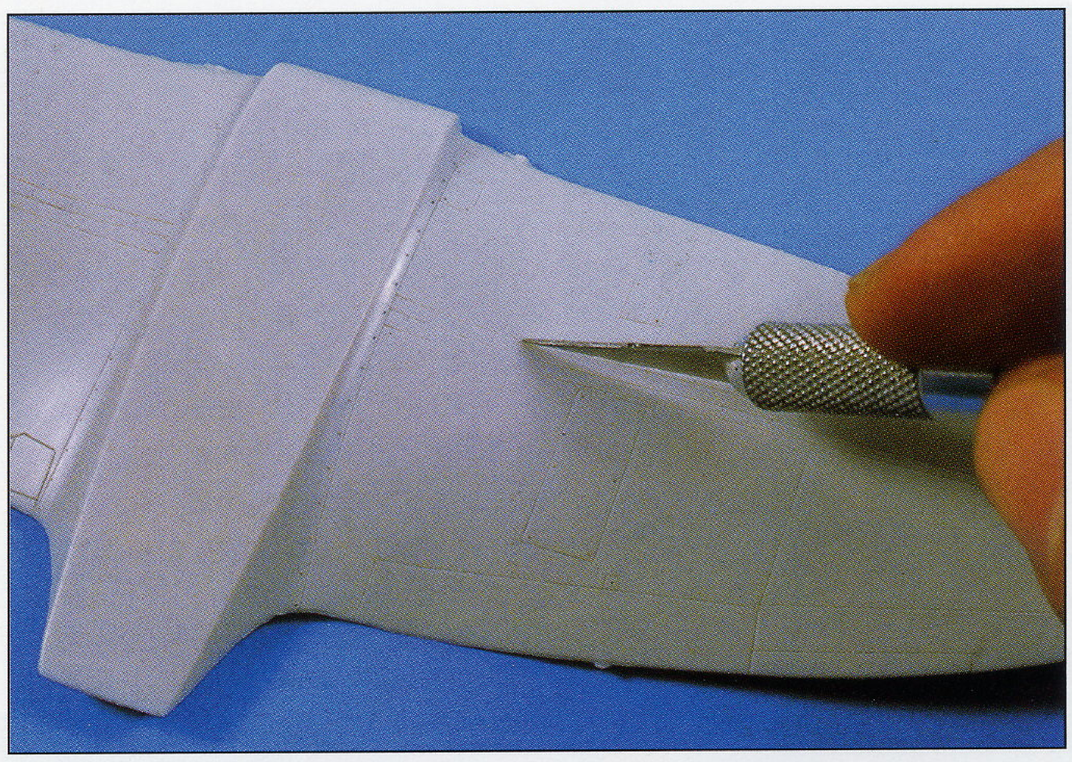
Para pegar las piezas de plástico utilizo pegamento líquido de Humbrol, utilizando el cianoacrilato a modo de masilla para rellenar allí donde proceda.

Con unas pequeñas tijeras de manicura recorto la transparencia de acetato de la cabina, que decido poner cerrada. La pego con cianoacrilato al fuselaje y posteriormente lijo el exceso de pegamento con cuidado para no rallar el acetato. Este proceso es extremadamente delica-



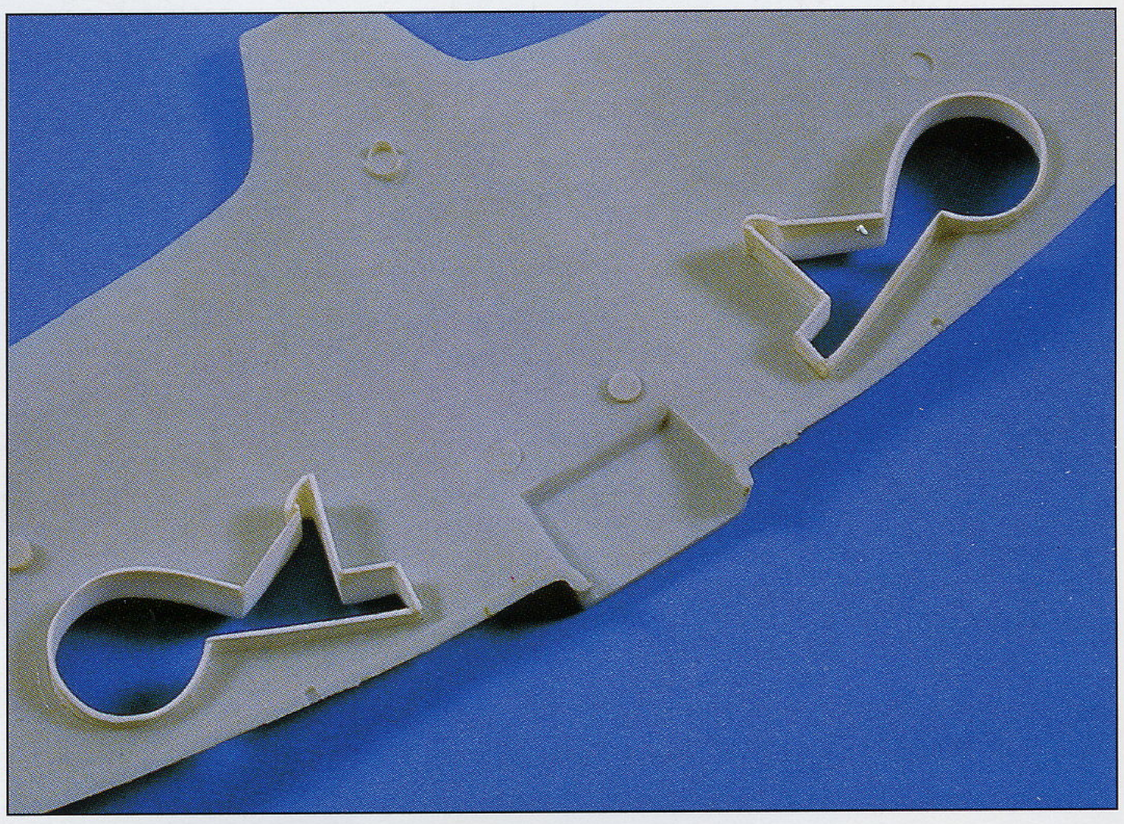


Interiores de la cabina de mando, con los laterales reconstruidos. El cuadro de instrumentos y los cinturones de seguridad son del fotograbado incluido en el kit. El color base del interior es gris RLM-02.



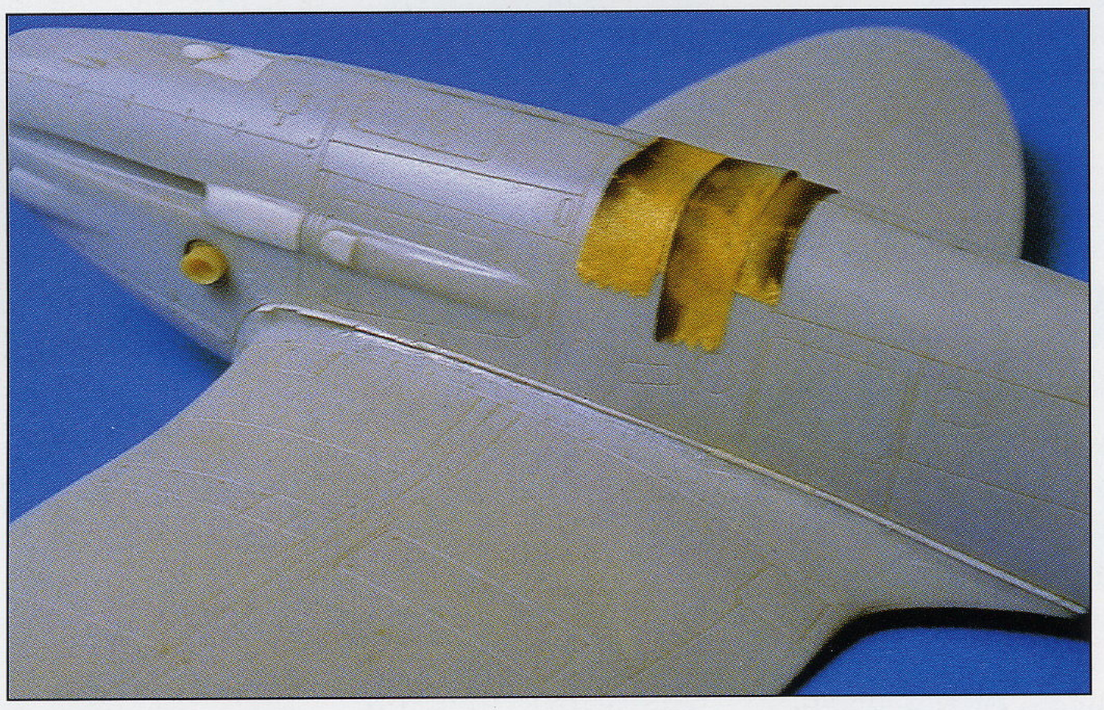
Con la cuchilla volvemos a grabar las líneas de los paneles, ya que la mayoría de ellas están mal definidas.

Con tiras de plástico reconstruimos el perfil interior de los pozos del tren de aterrizaje.

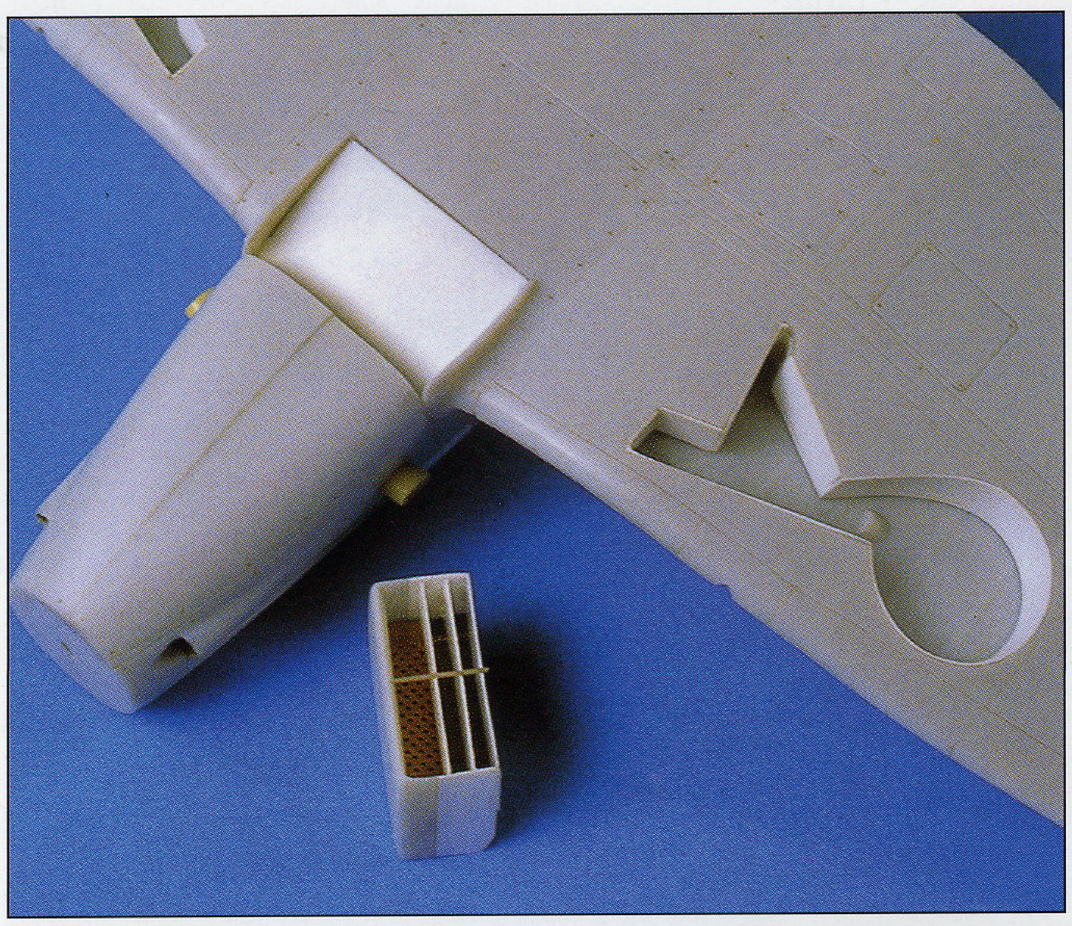


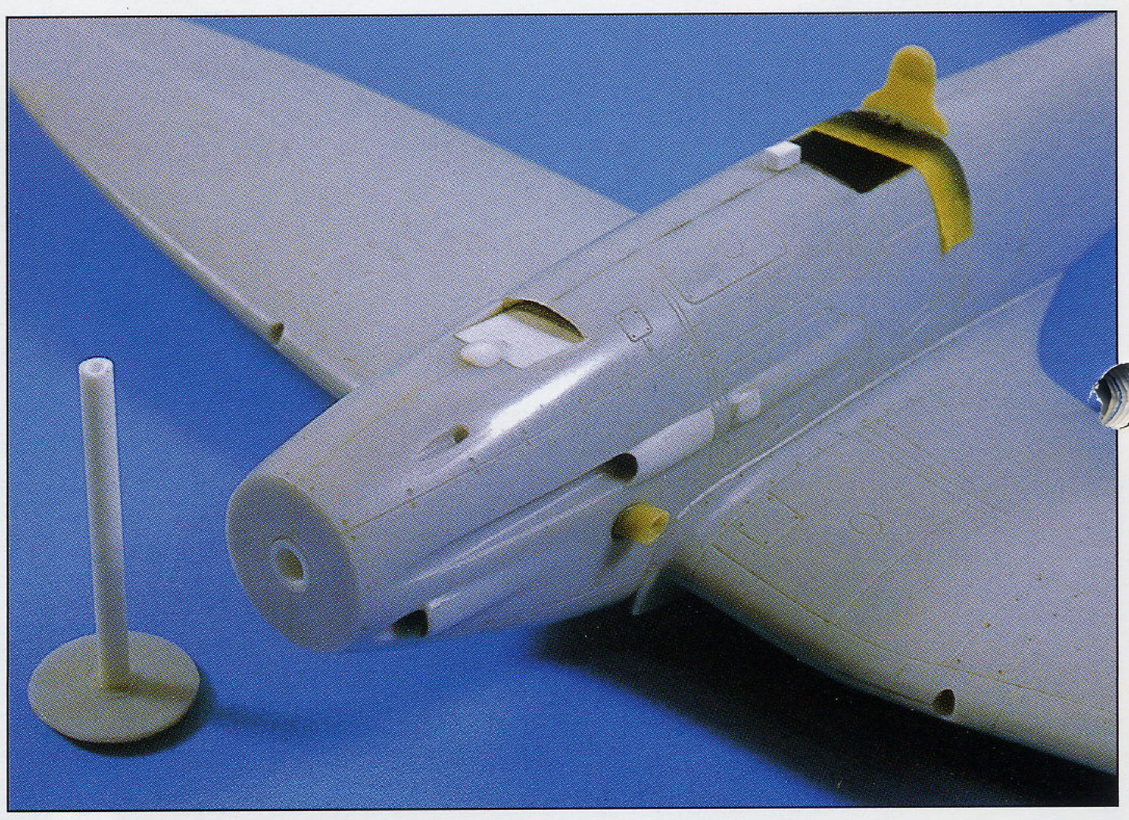
do, y es por ello que el fabricante del kit incluye dos cabinas de acetato repetidas, por si acaso. A continuación protejo la transparencia con finos trozos de cinta adhesiva y un par de capas de *maskol* de Humbrol, dejando al descubierto los montantes.

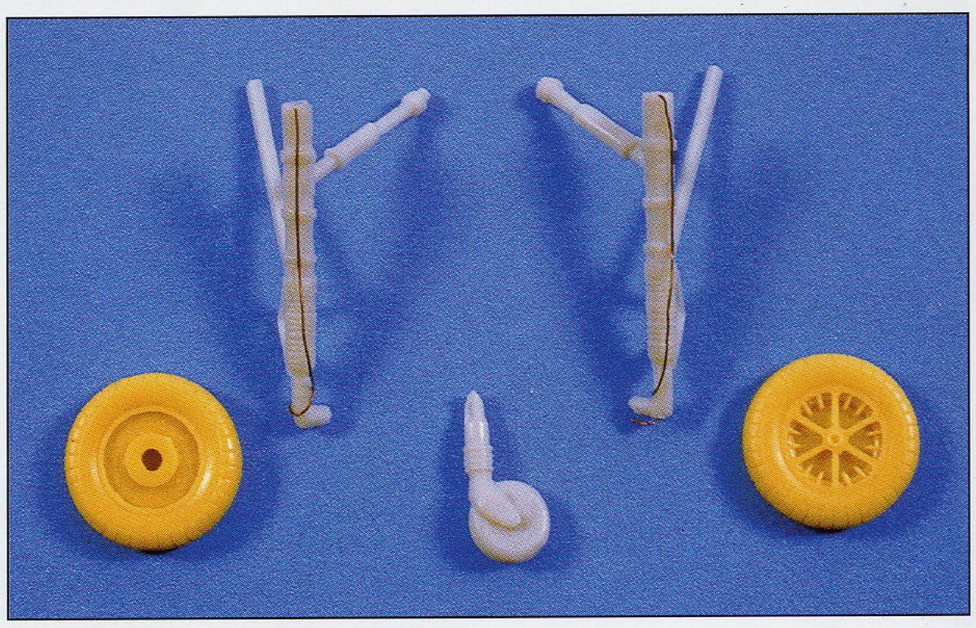
Antes de pintar nada, preparo y ajusto las patas del tren de aterrizaje y sus respectivos pozos para no llevarme posteriores sorpresas, que en esta maqueta son constantes. Después de limpiar todas las superficies del modelo con un paño humedecido en metanol me dispongo a pintar.



El encastre de las alas con el fuselaje requiere pequeños trozos de plástico como relleno. Nótense los lugares modificados en la parte delantera del fuselaje.







Vista del radiador, modificado con plástico de Evergreen y fotograbados sobrantes.

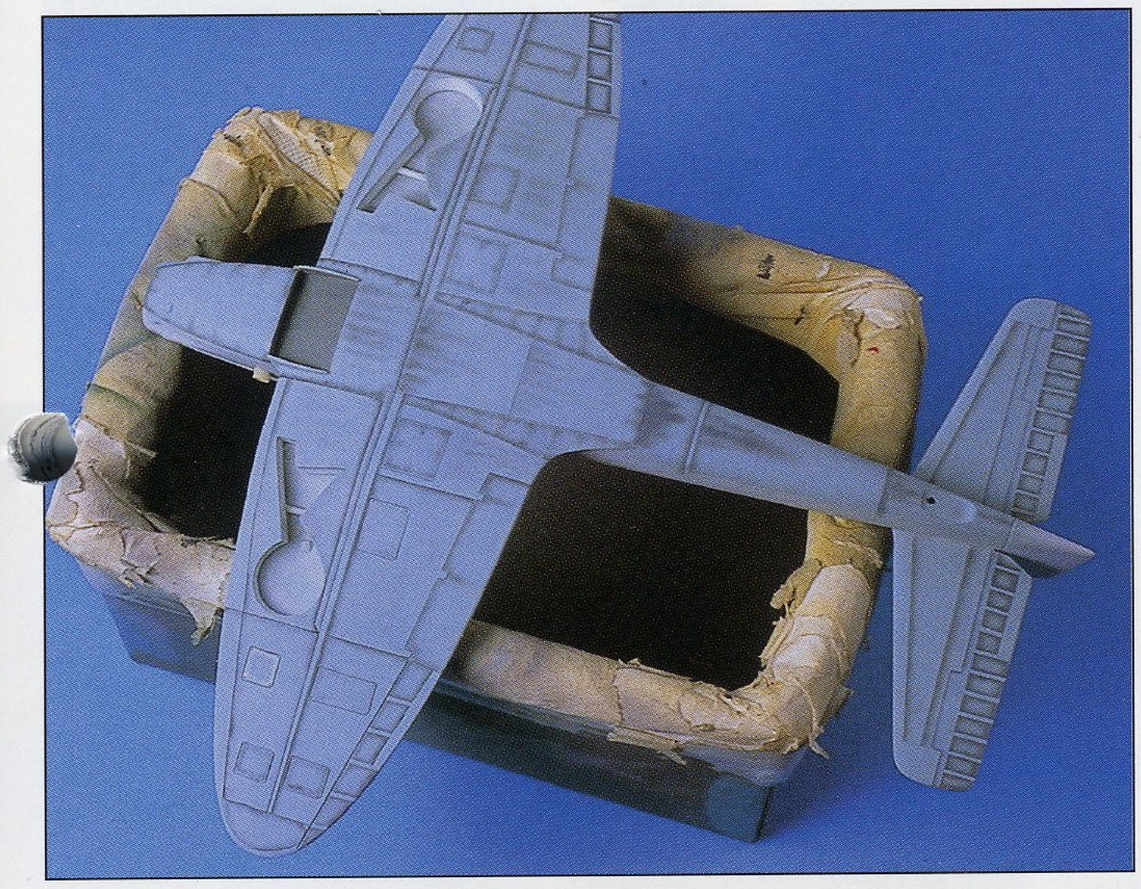
Con una varilla de plástico hacernos un nuevo eje para la hélice.

Los elementos del tren de aterrizaje listos para pintar. El kit de Classic Airframes también trae algunas piezas de resina, caso de las ruedas.

PROCESO DE PINTURA

El interior de la cabina lo decoro a pincel con acrílicos *Model Color* de Vallejo, dando algunos toques de aerógrafo con acrílicos de Tamiya. El color base estándar era el gris RLM-02, que imito con gris verdoso. El panel de instrumentos y otros detalles van en negro, con retoques de rojo, amarillo, gris claro, etc. Los atalajes del asiento se pintaron en amarillo caqui 976.

Las patas del tren de aterrizaje también las he pintado con gris verdoso 886 y marrón cuero 940, dando después

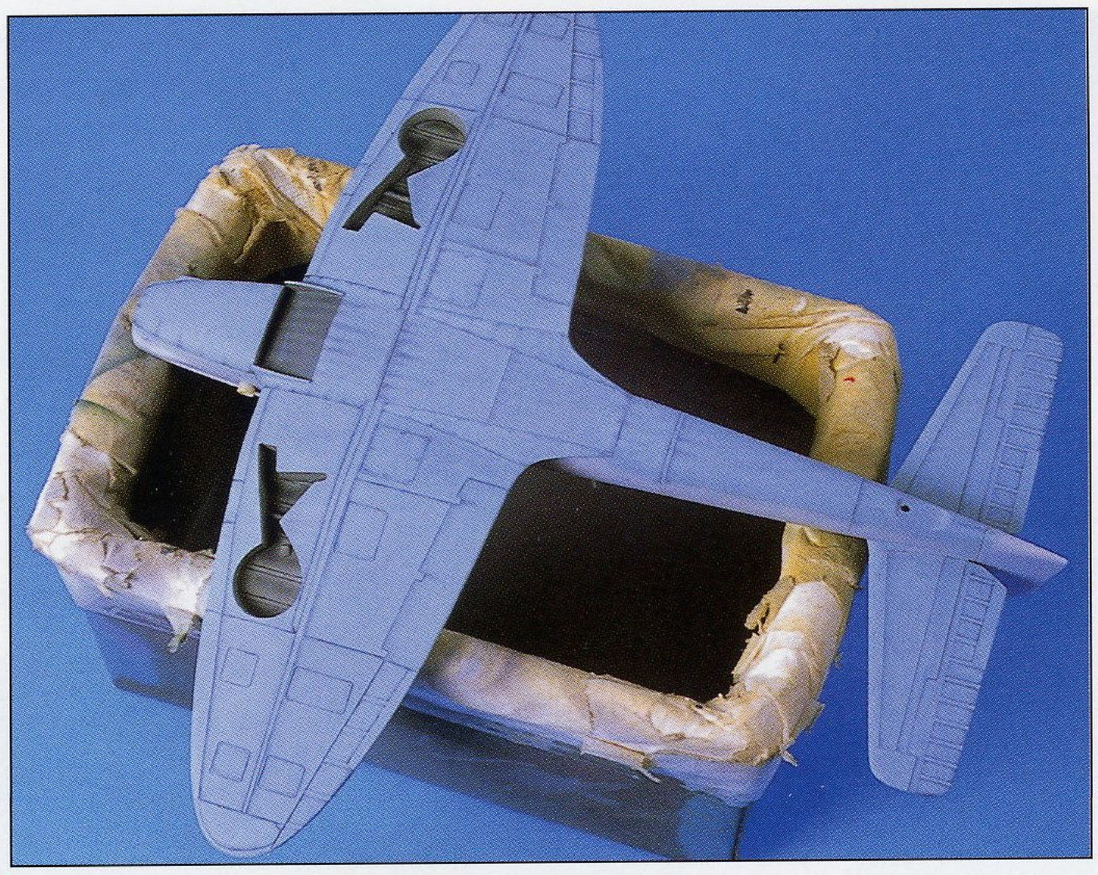


lavados de color negro. Los neumáticos se pintarán con gris negro 862 y las llantas con negro 950.

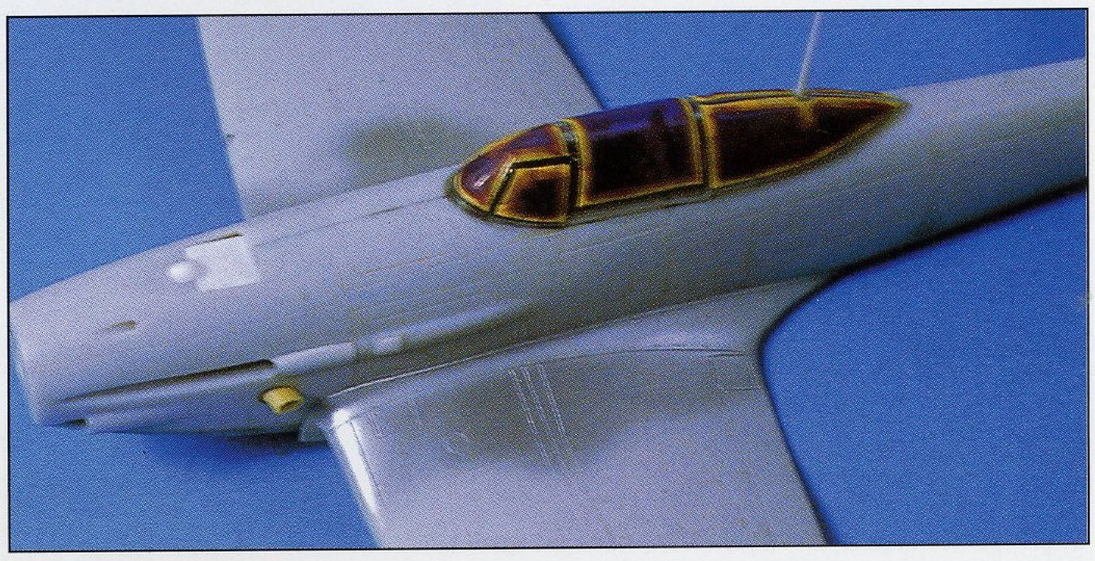
Para pintar el exterior del avión utilizo exclusivamente el aerógrafo y los acrílicos de Tamiya (ver cuadro de colores), salvo algunos pequeños detalles. Esta vez hay que prescindir de los colores normativos de la Luftwaffe para el camuflaje, exceptuando el azul claro (RLM-65) de las superficies inferiores. Los He112 españoles de posguerra fueron pintados localmente con tonos no normalizados sobre el gris claro (RLM-63) con el que llegaron pintados desde Alemania. Lo único que se sabe es que el camuflaje consistía en tres tonos: arena claro, marrón chocolate y verde oliva.

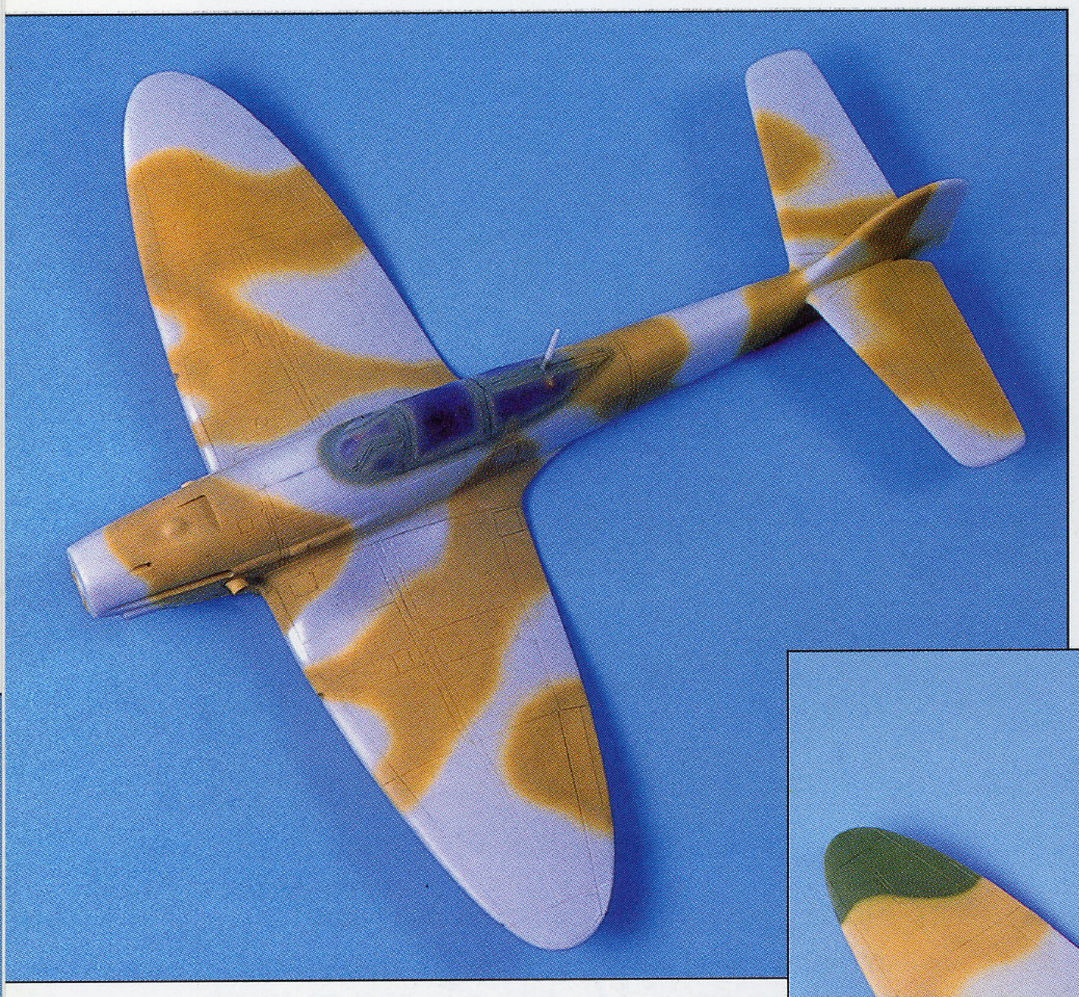
Comienzo aplicando sobre las superficies inferiores azul claro XF23, que se corresponde con el RLM-65. Después remarco las líneas de paneles con gris XF24, utilizando el borde de la cinta adhesiva para que los trazos queden bien rectos. Estas líneas grises se retocan luego con el azul XF23 mucho más diluído, o incluso aclarado con algo de blanco para sacar volúmenes y contrastes. También añado los característicos chorretes de suciedad en estas zonas. Termino de trabajar las superficies inferiores pintando a pincel los pozos del tren de aterrizaje con gris verdoso de Vallejo.

Comenzamos pintando las superficies inferiores. Después de remarcar los paneles y registros con gris atenuamos los efectos retocando por encima con azul claro muy diluído.



Antes de pintar el camuflaje, retocamos con un pigmento metalizado que sea resistente al metanol los encastres alares, con objeto de hacer posteriormente los desconchones.





Pintado el camuflaje y remarcados los detalles estructurales procedo a dar toques con la punta de un pincel humedecido en metanol sobre los encastres alares, apareciendo así el color plata aplicado al principio para simular los desconchones. A continuación imito el humo de los escapes, aerografiando marron rojizo y negro, ambos muy diluidos.

Llega el momento de barnizar con *Micro Gloss,* siempre utilizando el aerógrafo. Después aplico lavados a pincel con óleo negro por todas las líneas de paneles y aprovecho también esta fase para añadir algún que otro pequeño efecto de suciedad.

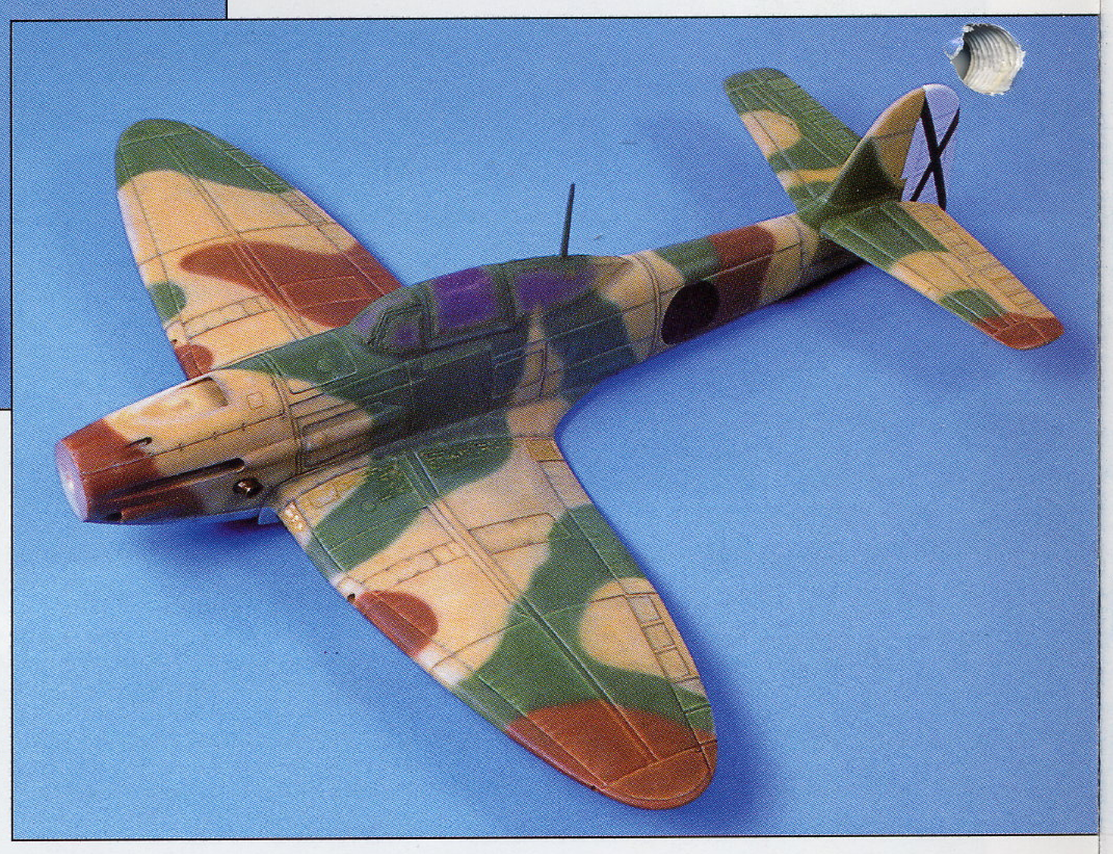
Por suerte, las calcomanías de Classic Airframes son de muy buena calidad y se adaptan perfectamente. La opción para decorar este He.112 español de posguerra corresponde al aparato matriculado 5-65, e inexplicablemente han «pasado» del 5-68 que voló Miguel Entrena. Una vez puestas espero 24 horas y aplico sobre todo el modelo una mano de barniz mate de Marabú, y después pego el tren de aterrizaje previamente pintado. Termino la maqueta retirando el enmascaramiento puesto al principio para proteger la cubierta transparente de la cabina; añado el cable de la antena hecho con plástico estirado y coloco el tubo *pitot,* utilizando para ello pequeños tubos metálicos de la firma Minimeca.

Aplicamos primero el color más claro del camuflaje, el arena. Observar que los montantes de la cubierta transparente han sido pintados en RLM-02.

Respecto a las superficies superiores, doy primero unos toques de plata resistente al metanol en los encastres alares, con la intención de imitar posteriormente algunos desconchones. Acto sequido pulverizo con el aerógrafo el color más claro del camuflaje. El tono exacto es una mezcla de amarillo desierto ligeramente aclarado con blanco mate; seguidamente aplico verde oliva aclarado con amarillo, y por último marrón rojizo aclarado con amarillo desierto. Los tres colores del camuflaje han sido aclarados aproximadamente un 20%, siendo aplicados sin utilizar enmascaramientos, excepto para delimitar las superficies superiores de las inferiores.

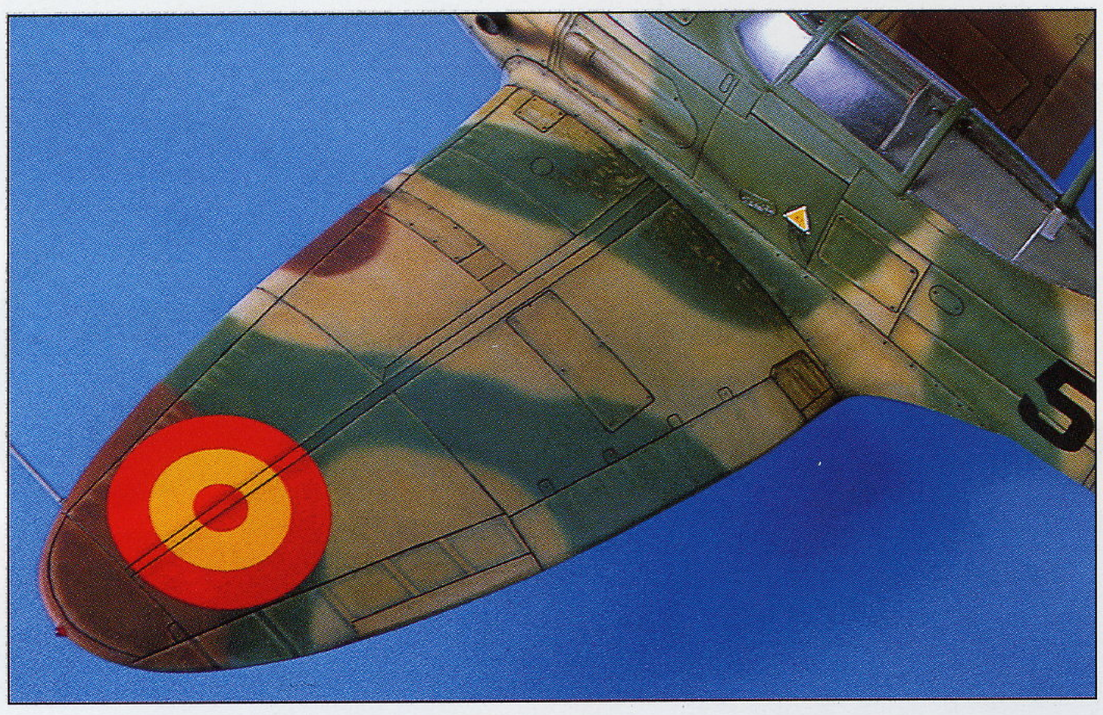
Para remarcar las líneas de paneles utilizo gris claro XF55 sobre el verde y el marrón, y gris medio XF24 sobre el arena claro. Este proceso es lento y tedioso, y para ello vuelvo a utilizar cinta adhesiva de baja adherencia. Si la línea del panel no sale a la primera, retocaremos hasta quedar satisfechos del efecto conseguido.

Seguidamente añadimos las manchas verdes y marrones oscuras. Todo este trabajo con el aerógrafo se ha llevado a cabo sin mascarillas.



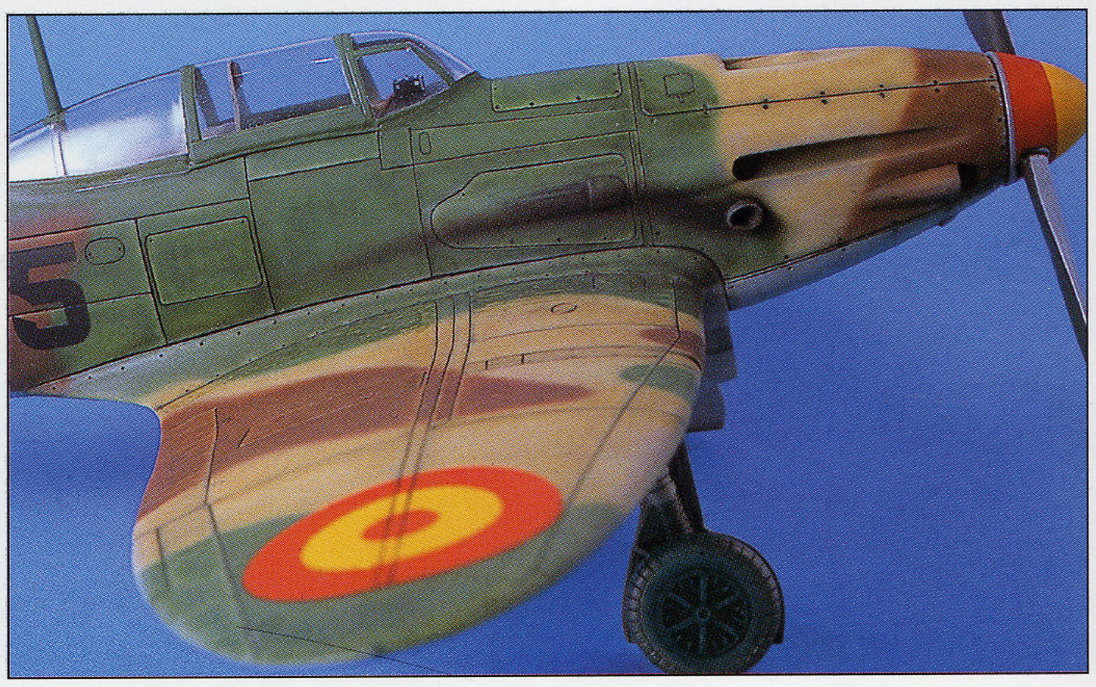
BIBLIOGRAFIA

– *Heinkel He112 in Action.* VV.AA. (sección dedicada a los He112 españoles de Ricardo García de Félix-Borrell). «Aircraft Number 159». Squadron Signal Publications, 1996.



Las zonas ocupadas por cada color del camuflaje se trabajan con un tono distinto a la hora de remarcar paneles y registros.

En la zona del capó hay que reproducir la suciedad de los escapes, y trabajar también las dos aberturas para los cañones de 20mm.



También se oscurece el interior de las tomas de aire para conferirles un mayor volumen.

CUADRO DE COLORES

Cabina: gris verdoso 886, negro 950, amarillo caqui 976, gris cielo 989, rojo mate 957.

Tren de aterrizaje: gris verdoso 886, marrón cuero 940, gris negro 862, negro 950.

Superficies inferiores: azul claro XF23.

Camuflaje superficies superiores:

Arena: 80% de amarillo desierto XF59 y 20% de blanco XF2.

Verde oliva: 80% de verde oliva XF58 y 20% de amarillo mate XF3.

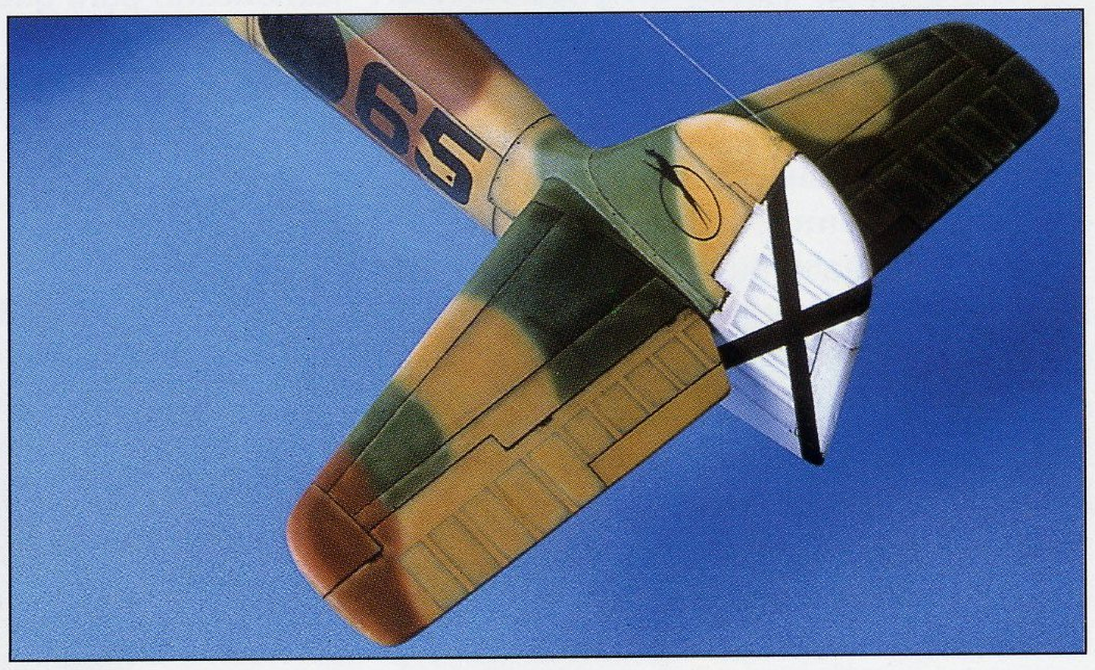
Marrón chocolate: 80% de marrón rojizo XF64 y 20% de amarillo desierto XF59.

Panelados: gris oscuro XF24 y gris beige claro XF55.

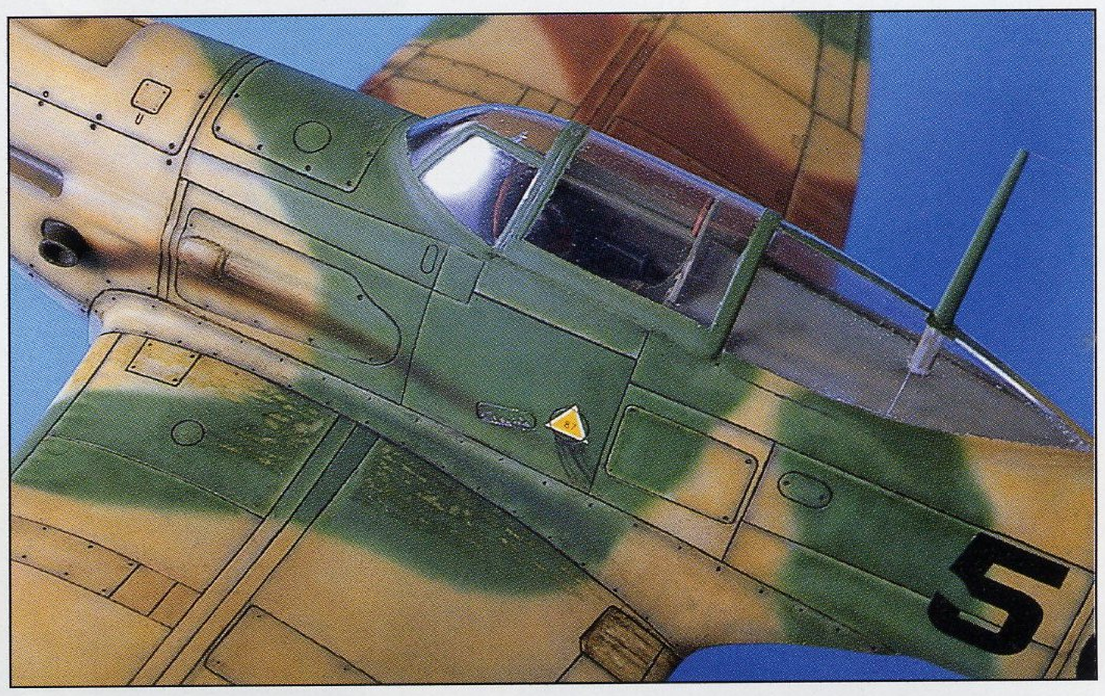
Humo de los escapes: marrón rojizo XF64 y negro XF1.

(Referencias Model Color y Tamiya)

Como siempre, la parte móvil del timón es blanca con la aspas de la cruz en negro.



Los desconchones en el encastre de las alas se han hecho con un pincel humedecido en metanol, que diluye los acrílicos y deja ver el plata añadido al principio.



HEINKEL He112 VERSUS P-38

Terminada la Guerra Civil, los Heinkel He112, que al parecer nunca recibieron apodo alguno, pasaron a servir en el protectorado español de Marruecos, llegando en julio de 1939 al aeródromo de Sania Ramel, cerca de Tetuán. Se trataba de la 1ª y 2ª Escuadrillas, encuadradas en el Grupo 27. Dos meses después comenzó la Segunda Guerra Mundial y los He112 recibieron la delicada tarea de defender la neutralidad española en el espacio aéreo de Marruecos. La zona permaneció en calma hasta el mes de noviembre de 1942, cuando tuvo lugar la Operación «Torch»: el desembarco Aliado en el norte de Africa. A partir de entonces las violaciones de nuestro espacio aéreo africano fueron constantes por parte de los aparatos norteamericanos, británicos y de la Francia de Vichy.

Los tensos encuentros en el aire se sucedieron pero sin dispararse un solo tiro, hasta que el 3 de marzo de 1943 un solitario He112 B-2 pilotado por Miguel Entrena Klett interceptó una gran formación de cazas Lockheed P-38 *Lightning* de la USAAF, pertenecientes al 14th Fighter Group. En una clásica maniobra, con el sol a su espalda y atacando desde arriba y por detrás, el piloto español disparó sobre el último aparato de la formación. Los impactos de 20 milímetros incendiaron uno de los dos motores (las ametralladoras de 7,9 milímetros del He112 no funcionaron ¡porque a los mecánicos se les había olvidado recargarlas!) provocando que el P-38 se separara de los demás. El Heinkel siguió muy de cerca al caza de la USAAF en su lenta caída y Miguel Entrena hacía señas al piloto americano para que saltara en paracaídas, pero éste prefirió intentar un aterrizaje forzoso. Finalmente y siempre vigilado por Entrena el P-38 encontró un lugar adecuado en las orillas del río Mulluya, frontera natural entre Argelia y el protectorado español, donde rompió el tren de aterrizaje al tomar tierra.

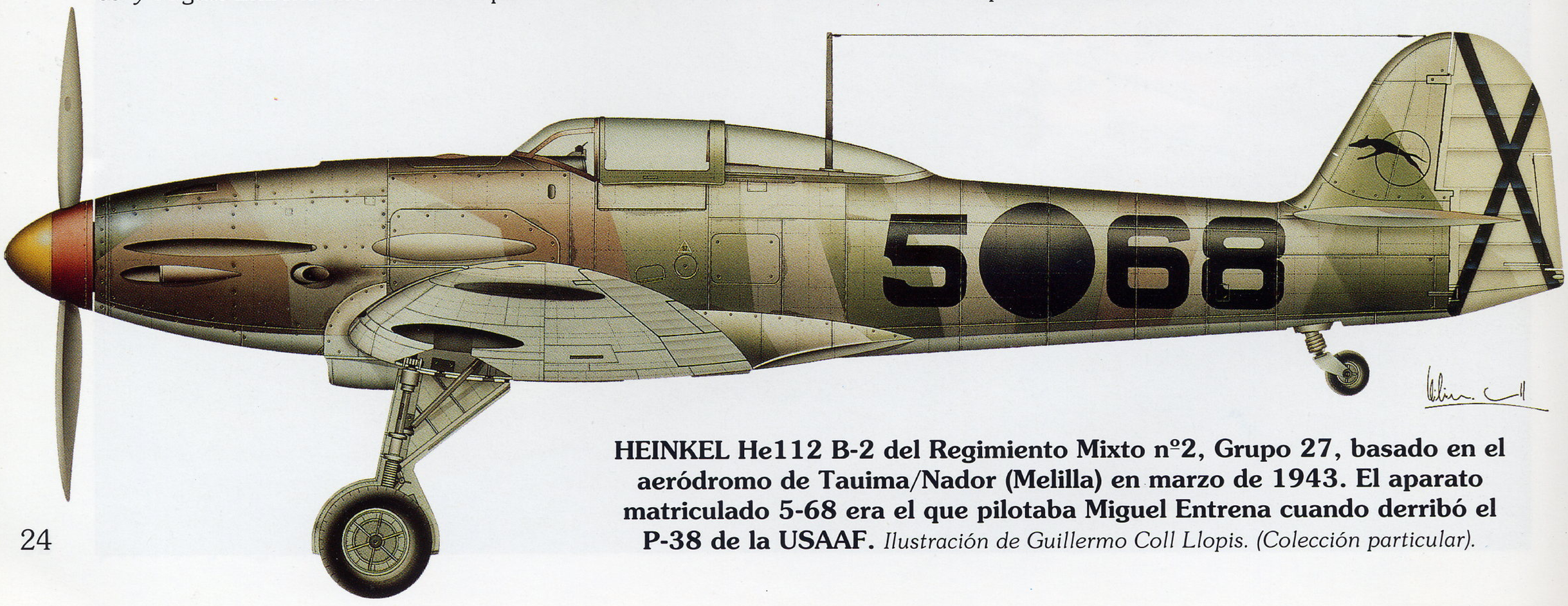
Miguel Entrena Klett (1918-1999)
foto Familia Entrena, via César O'Donnell.

Al día siguiente los norteamericanos retiraron los restos del P-38. Los depósitos suplementarios del avión americano, arrojados durante el encuentro, fueron hallados por las tropas españolas y trasladados a Nador. Ese mismo día una formación de cazas P-38 de la USAAF sobrevoló el aeródromo español, pero se recibieron órdenes estrictas de permanecer impasibles ante estas provocaciones y el episodio quedó en nada.

Esta fue la última peripecia de los He112 españoles en combate. En 1952 aún quedaban dos ejemplares en estado de vuelo gracias a las canibalizaciones, pero al año siguiente en los archivos del Ejército del Aire ya no se mencionaba a estos aparatos. Desgraciadamente, nadie tuvo la previsión de conservar un ejemplar. Después de catorce años de servicio los chatarreros no perdonaron...

Miguel Entrena Klett tomó parte en la Guerra Civil española como soldado voluntario en la compañía de ametralladoras del 1er Tabor del Grupo de Regulares de Tetuán nº1. Herido dos veces en combate, se hizo acreedor de numerosas condecoraciones, entre ellas dos Cruces de Guerra y una Cruz Laureada de San Fernando (Colectiva), terminando la contienda con el grado de teniente.

En 1940 realizó el curso de piloto en la Escuela Elemental nº1 de El Copero. Profesor de vuelo en la Escuela de Caza, piloto de pruebas en el Escuadrón Experimental de Vuelo de Torrejón, se retiró del Ejército del Aire en 1967 con el grado de teniente coronel. Miguel Entrena falleció en Madrid el 19 de febrero de 1999 a los 81 años de edad.



HEINKEL He112 B-2 del Regimiento Mixto nº2, Grupo 27, basado en el aeródromo de Tauima/Nador (Melilla) en marzo de 1943. El aparato matriculado 5-68 era el que pilotaba Miguel Entrena cuando derribó el P-38 de la USAAF. *Ilustración de Guillermo Coll Llopis. (Colección particular).*

¿Dónde está el enemi

Este diorama evoca los movimientos de tropas en Normandía en 1944. Se trata de un período particularmente interesante para los modelistas, si tenemos en cuenta la gran cantidad de fotos históricas que pueden servirnos de inspiración.

✍ ***por Thierry Van der Bogaert***
Traducción de Sara Sánchez-Rivas

El título del diorama alude al estado de indefensión al que muchas veces se veían sometidas las tropas alemanas, que al no contar con una fuerza aérea que les ofreciese cobertura y que fuese capaz de enfrentarse a la aviación aliada, les obligaba a luchar en ocasiones contra un enemigo «invisible». Lo que he pretendido es realizar una escena realista y que representase el paisaje normando. En esta región francesa la geografía es accidentada. Son numerosas las masas arbóreas, los pequeños pueblos y cementerios, y los caminos rurales. La acción se desarrolla durante el verano y de ahí los

...migo?

La abundancia de setos y masas de vegetación tan características del paisaje normando eran aprovechadas frecuentemente para camuflar los vehículos.

Para hacer la versión de mando del Sd.Kfz.250 se ha utilizado como base el excelente modelo de Dragon, conjuntado con algunos detalles del antiguo kit de Tamiya. Las manchas del camuflaje son muy tenues, en contraposición a la viveza de los tonos utilizados para colorear la vegetación.

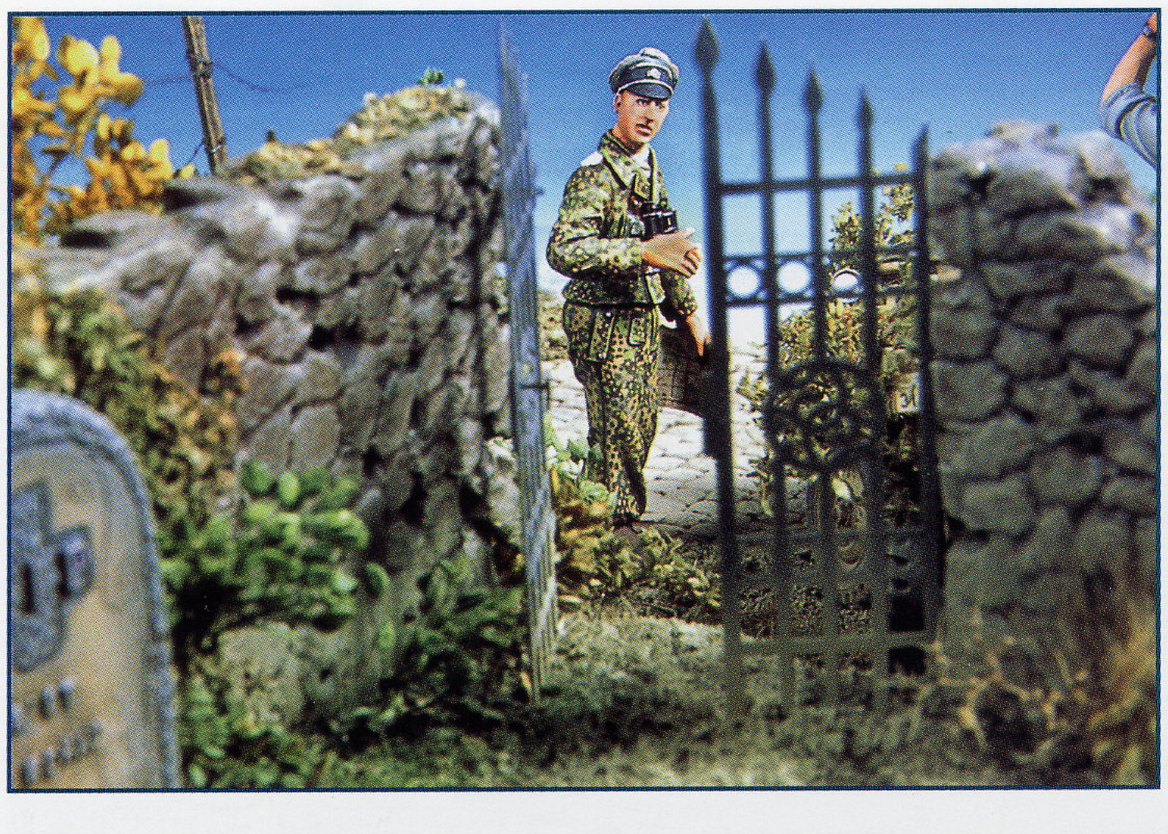
La vaca añade un toque de humor a la escena, y ocupa el pequeño prado a un lado del estrecho camino. Se trata de una miniatura perteneciente al catálogo de Verlinden Productions.

colores encendidos que he utilizado sobre todo en lo que se refiere a los diferentes matices verdes; tonalidades que pude observar durante mi estancia en Normandía en esa estación del año. Es en un paisaje así donde, además de las figuras, he situado dos vehículos: el semioruga Sd.Kfz.250 «Neu» y el Schwimmwagen, ambos a escala 1/35.

SD.KFZ.250 «NEU»

He transformado la versión base de este semioruga en un vehículo de radio. Para ello he partido del kit de Dragon dedicado al Sd.Kfz.250/3 «Greif» (ref.6125), utilizando también algunos accesorios complementarios de Jaguar y Eduard. Al no disponer de una documentación completa sobre el vehículo, conseguir una reproducción a escala fiel al modelo original presentaba serias dificultades.

Empecé por integrar en el kit de Dragon una radio de Tamiya, lo que



En la escena intervienen únicamente cuatro figuras, habiéndose procurando decorar sus uniformes de la manera más variada posible.

me dió bastante trabajo a causa de las desigualdades del material. Dicha radio se componía de dos piezas que había que unir, lo que dejaba una junta que sólo se podía ocultar con cantidades industriales de masilla y una ardua labor de lijado. Además hubo que adaptar los puntos de agarre de la radio y de su soporte.

En una primera versión del kit de Dragon faltaba la transmisión, defecto que posteriormente ha sido remediado por el fabricante. En mi caso esta medida llegó tarde, viéndome obligado a emplear la transmisión del antiguo modelo de Tamiya, pero por suerte esta cuestión no me planteó ningún problema ya que en este

Unas lápidas junto al muro de piedra completan el pequeño cementerio. En contraposición al verdor de la hiedra está el pelado camino de tierra.

sentido ambas maquetas son bastante compatibles.

Para decorar el vehículo he utilizado acrílicos y esmaltes de la firma Testors. En primer lugar apliqué un color marrón oscuro en el interior, trabajado luego con tonalidades terrosas más claras. En lo tocante al motor trabajé por etapas, empleando en esa ocasión un color negro mate como base y plata para los acabados. El polvo depositado sobre algunas partes del semioruga y el óxido en el silencioso del escape están imitados con colores al pastel.

EL SCHWIMMWAGEN

Este pequeño vehículo anfibio ha resultado mucho más fácil de montar, ya que las piezas del veterano kit de Italeri encajan a la perfección. Como mejoras incluye la hélice posterior y las pequeñas rejillas delanteras obtenidas del fotograbado de Eduard, y las ruedas más anchas que ofrece el catálogo de Jaguar.

Las pinturas elegidas para este caso pertenecen también a la gama de Testors. Unicamente mencionar que en todo momento lo que más me preocupó fue conferir al Schwimmwagen el aspecto polvoriento propio de los vehículos operativos.

LAS FIGURAS

Elegir a los protagonistas de la escena no resultó muy difícil. El único problema radicaba en encontrar unas figuras con las posturas adecuadas para que se adaptasen a lo que yo quería. Finalmente escogí cuatro personajes, de los cuales solamente tuve que retocar algo al operador de radio.

El color de base de los uniformes alemanes de la época lo obtuve mezclando la referencia denominada *track colour* y blanco. Posteriormente hubo que añadir manchas negras, marrones y verdes. Respecto a las cabezas, fueron pintadas por separado.

Finalmente añadí una vaca de Verlinden Productions, incluida en la ref.1431 *«Cows»*. Me hubiera gustado más poner una vaca que tiene en catálogo la firma MK35, ya que por sus proporciones y características presentaba mayores ventajas, pero en el momento de realizar este diorama no se encontraba disponible en el mercado.

Una composición sencilla y lineal para una escena de medio tamaño, sin un elevado número de figuras y vehículos. La abigarrada vegetación, decorada además con colores encendidos, podría haber llegado a crear demasiada confusión si el planteamiento del diorama hubiese sido más complejo.

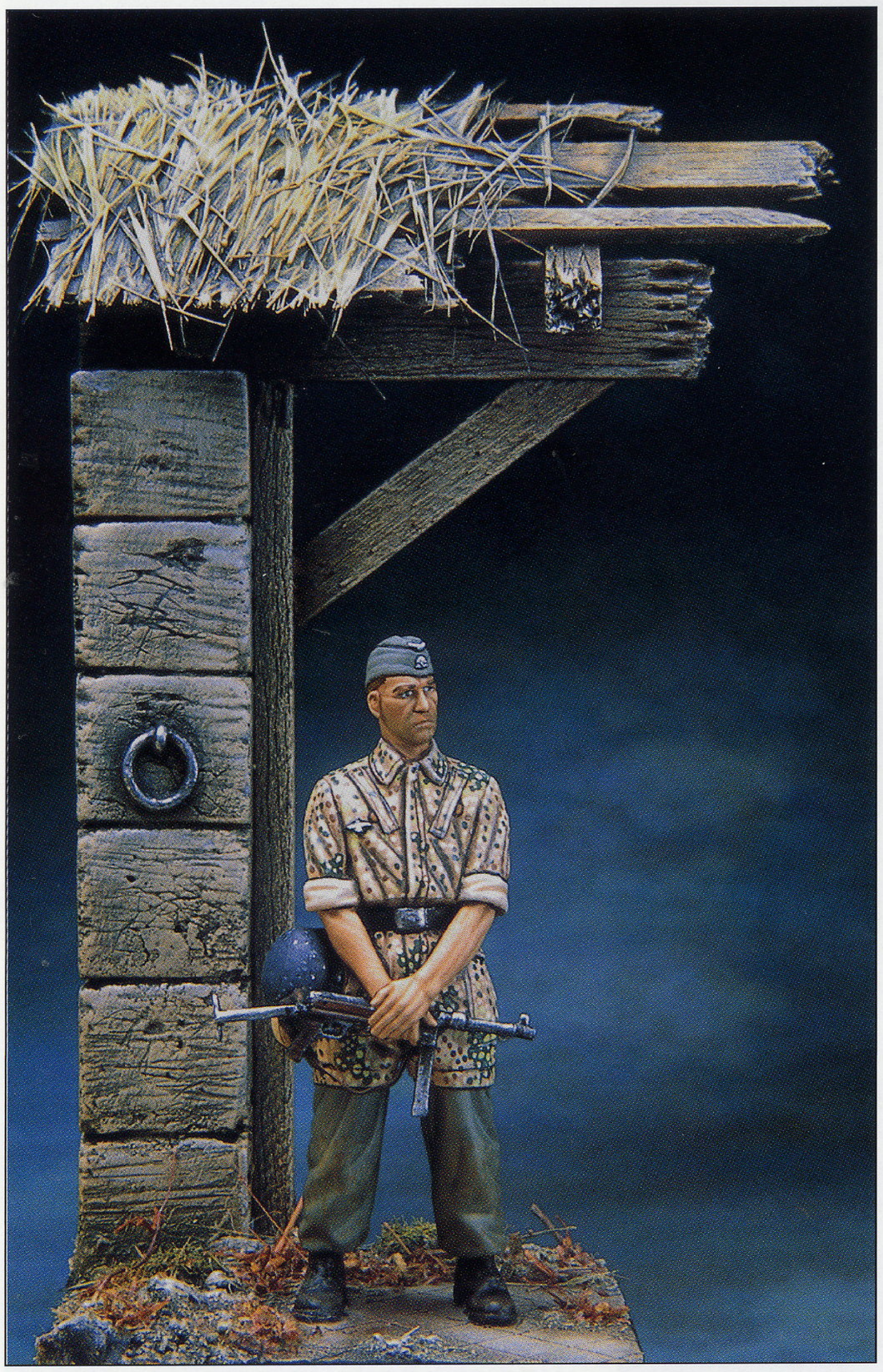
FIGURAS para DIORAMAS

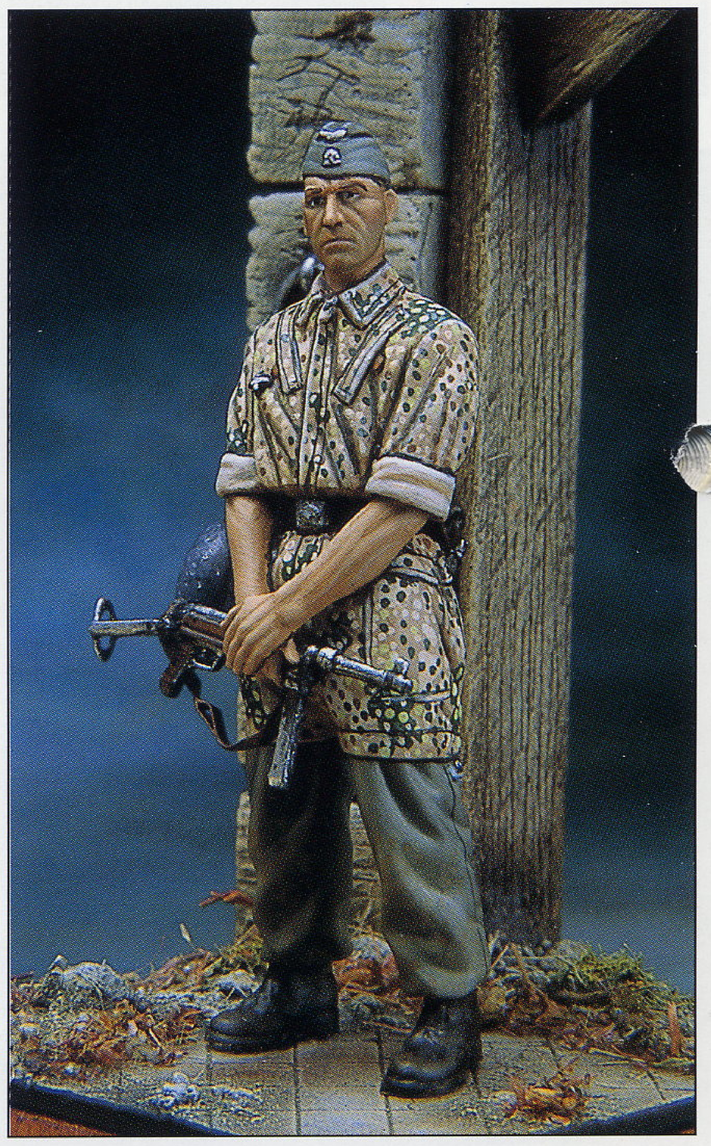
Paracaidistas SS:
«Fallschirm-Sonderbekleidung»

La idea de crearse una unidad paracaidista de las Waffen SS se remonta a 1937. Formada con soldados voluntarios procedentes del Regimiento «Germania», su primera base de adiestramiento era la escuela paracaidista de Stendal.

HORNET, 1/35

por Ismael Rivas Rodríguez



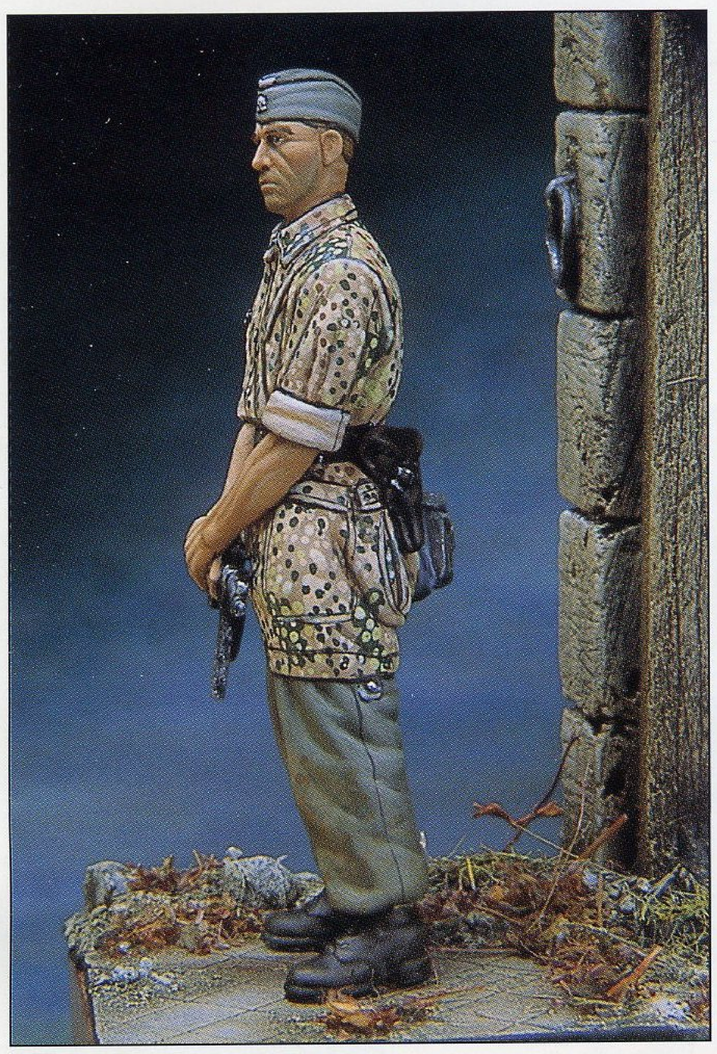


Otra de las pequeñas maravillas escultóricas de Roger Saunders. Con unas sencillas mejoras hemos covertido la figura original en un paracaidista de las SS con su exclusivo blusón de salto camuflado.

Pero la idea original no llegó a hacerse plena realidad y la unidad fue rápidamente disuelta. No será hasta el otoño de 1943 cuando se forme nuevamente un batallón paracaidista de las Waffen SS verdaderamente operativo, el cual no gozó en un principio del carácter de unidad de élite que tuvieron las pertenecientes a la Luftwaffe, y los voluntarios que la componían provenían de simples centros de reclutamiento o de batallones de infantería.

Con estos soldados se creó el denominado *SS-Fallschirmjäger-Battaillon 500,* compuesto por alrededor de un millar de hombres, cuya acción de combate más importante fue la de tomar parte en la operación aerotransportada contra el cuartel general del mariscal Tito durante la primavera de 1944 (Operación «Roesselsprung»); las tropas paracaidistas SS mandadas por el *hauptsturmführer* Rybka no lograron el éxito en el asalto a la pequeña ciudad yugoslava de Drvar, defendida por unos seis mil partisanos.

Después de dicha acción el batallón es reorganizado en la ciudad de Lubliana y toma parte, ahora como simple infantería, en diversas operaciones llevadas a cabo en Lituania, Polonia y Hungría. Durante la batalla de las Ardenas se formó con algunos de sus integrantes un grupo especial equipado con uniformes americanos que tenía la misión de infiltrarse entre las fuerzas enemigas. Se sabe que al menos dos de estos hombres fueron descubiertos y fusilados. A finales de 1944 la unidad fue reorganizada nuevamente y renumerada como *SS-Fallschirmjäger-Battaillon 600.* Todos sus componentes eran voluntarios. El batallón fue destinado al frente del Oder, siendo prácticamente destruido al intentar contener el avance soviético sobre Alemania. El 2 de mayo de 1945 los restos de la unidad se rindieron a las fuerzas estadounidenses en Hagenow y Mecklenburg.



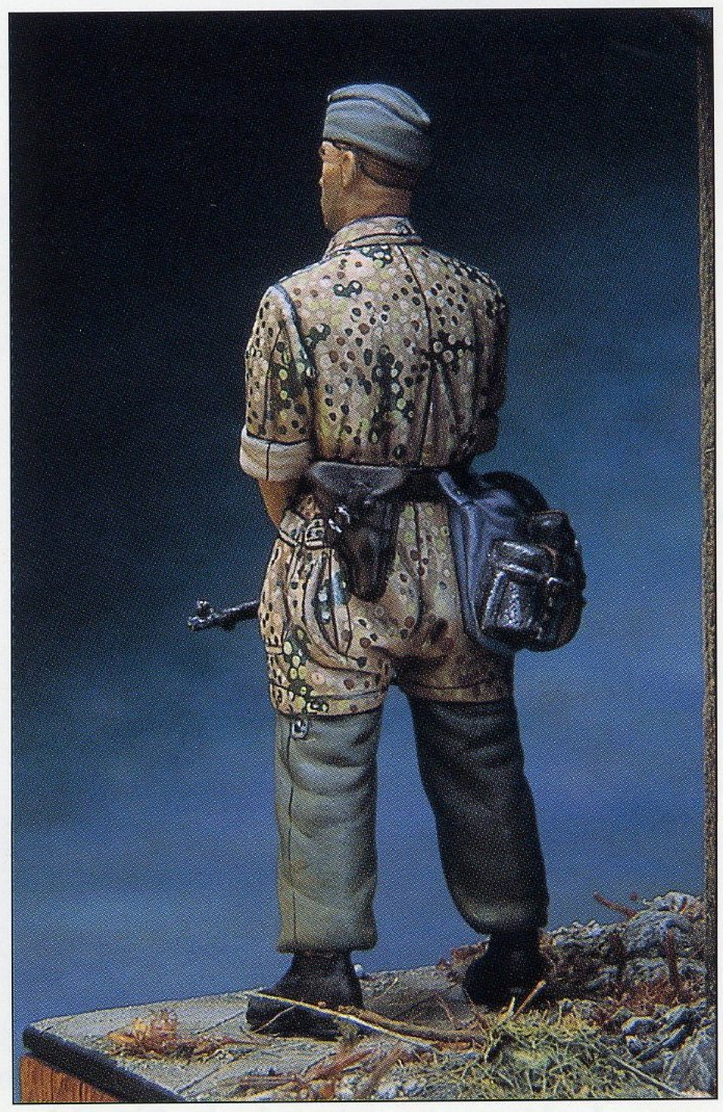
LA FIGURA

Reproducida en metal blanco, tiene una excelente calidad y pertenece al catálogo de Hornet; ref.GH24 «*Paratrooper in Camouflage Smock*». He transformado algunas cosas, destacando la sustitución de la cabeza original dotada con el clásico casco de los paracaidistas alemanes por otra de resina tocada con una gorra, además de modificar ligeramente pequeños detalles del arma y del blusón de salto.

Decidí pintar esta miniatura por su rareza. En 1944 se comenzó a producir un blusón de salto camuflado específico para los paracaidistas de las Waffen SS que sería finalmente fabricado en muy pequeñas cantidades, utilizándose de manera bastante limitada. Por lo demás, estas tropas emplearon una gran variedad de prendas y equipo de la Luftwaffe y de otras unidades de las SS.

BIBLIOGRAFIA

– *Les Parachutistes Allemands 1937/1945*, de J.F. Borsarello. «Hors Serie nº2». La Gazette des Uniformes, 1992.
– *Waffen-SS, Uniformes et Equipements*, de Andrew Steven y Peter Amodio. «Europa Militaria nº6». Histoire & Collections, 1990.

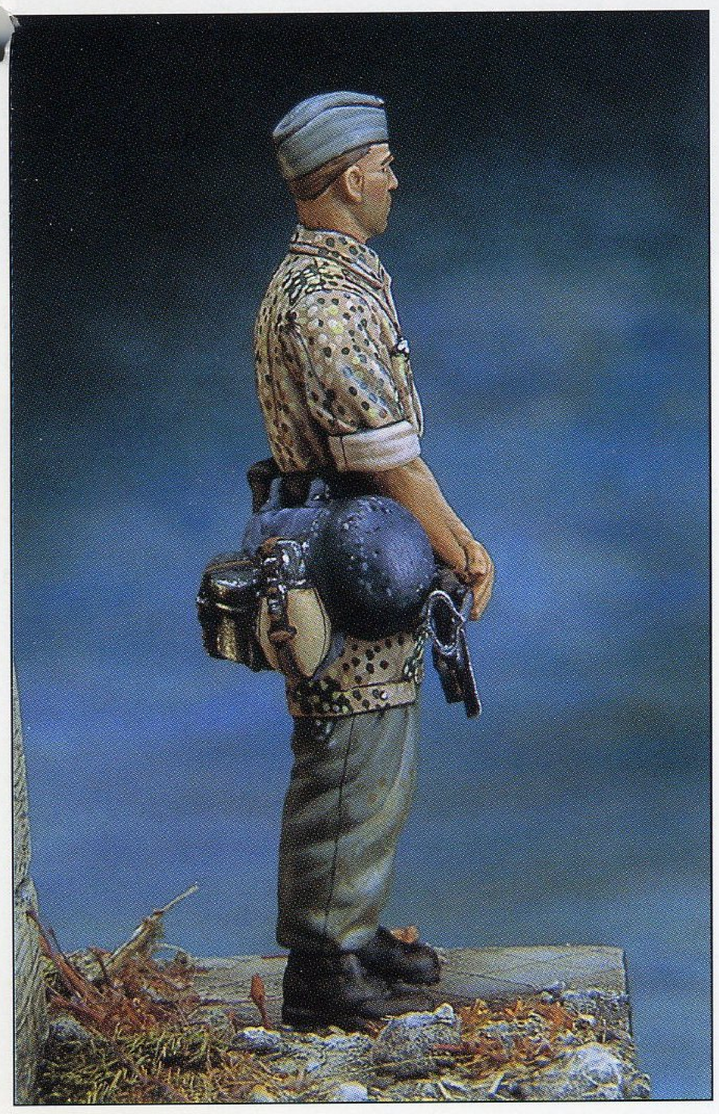


El tono base del blusón camuflado es un arena claro. Una vez trabajado con sus respectivas luces se pintan y perfilan las pequeñas manchas en verde claro, verde oscuro y marrón.

CUADRO DE COLORES

Carnaciones:
Base: carne medio 860 + bermellón 947 + uniforme inglés 921.
Sombras: base + marrón rojizo 985.
Luces: base + carne mate 955 + carne clara 928.

Blusón (camuflaje de «guisantes»):
Base: arena marrón 876 + carne mate 955.
Luces: base + blanco 951.
Manchas verde oscuro: verde militar 975.
Manchas verde claro: verde claro 942 + blanco 951.
Manchas marrones: tierra 873.
Sombras: marrón cuero oscuro 871 + negro 950.
(Referencias «Model Color» de Vallejo)



La modificación más destacable realizada sobre la figura ha sido la sustitución de la cabeza original por otra con una "Feldmütze", también perteneciente al catálogo de Hornet. El casco de la Luftwaffe cuelga del cinturón.

Como ambientación hemos elegido el pórtico de un edificio rural. La columna de piedra y el techado de paja enmarcan perfectamente la figura, rematándose la zona inferior con un pequeño terreno.

Una práctica herramienta de corte

→ *Por José M. Clavero Sancho*

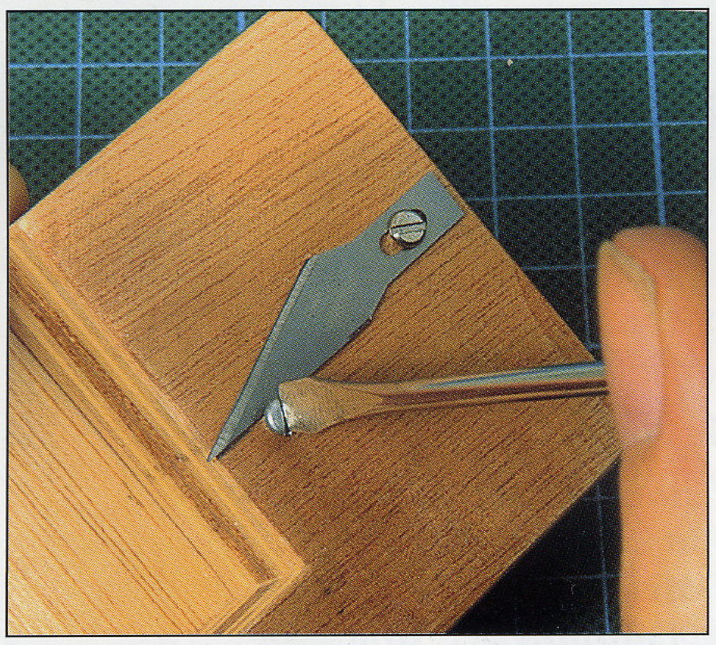
Disponer de envases herméticos baratos y fáciles de conseguir, donde guardar mezclas y disoluciones, suele ser un problema para el modelista cuando aborda trabajos de pintura.

En los comercios podemos encontrar frascos de plástico o de vidrio con una gran variedad de formas y capacidad que pueden servirnos. Sin embargo su tamaño suele ser estándar y cuando la cantidad de pintura a conservar es pequeña observamos que transcurrido cierto tiempo el contenido se ha alterado o secado debido al gran volumen de aire dentro del recipiente, superior al de la propia pintura que contienen. A este problema se añade el de la limpieza de los referidos frascos, lo que resulta difícil cuando hay pintura seca en su interior, sobre todo al tratarse de *enamels* o cualquier otro tipo de esmaltes sintéticos.

Tradicionalmente los modelistas siempre hemos recurrido al uso de los envases para carretes fotográficos: son fáciles de conseguir, su plástico traslúcido permite una identificación inmediata de lo que hay en su interior, y resisten la acción de los disolventes y otros productos químicos como el alcohol y la acetona. Sin embargo, sigue existiendo el problema del tamaño.

Con el ánimo de solucionar los inconvenientes anteriormente expuestos se me ocurrió diseñar la herramienta que ahora os propongo, la cual nos va a permitir adaptar el tamaño de estos envases a las necesidades de cada momento. Como podréis observar es de una enorme simplicidad; básicamente se trata de un rectángulo de madera de 6 x 7 centímetros, con un grosor que puede oscilar entre los 2 y 3 centímetros.

Una vez obtenido este rectángulo, que puede ser de madera natural, aglomerado, chapón o «DM», efectuamos en él un corte rectangular y le encolamos una base de chapón de 3 ó 5 milímetros de espesor. Posteriormente le fijamos la clásica cuchilla de X-Acto (nº11) o similar, utilizando para ello dos pequeños tornillos con rosca para madera, y ya tenemos nuestra herramienta terminada.

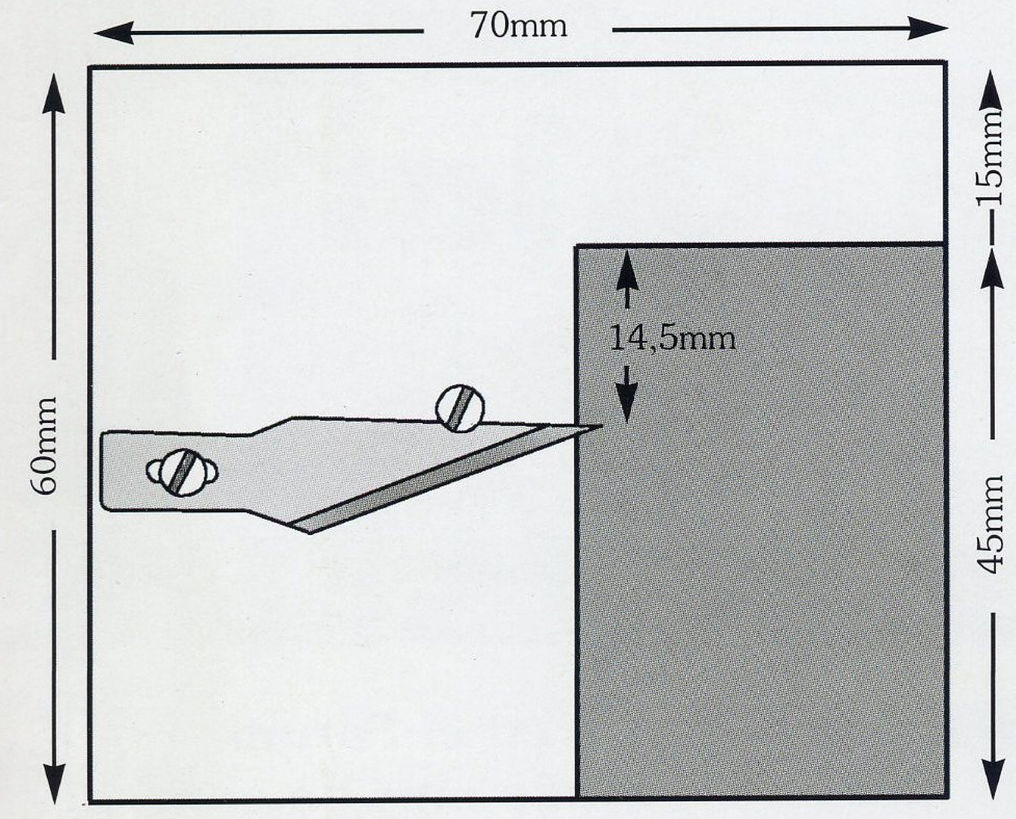


El tornillo central fija la cuchilla a la herramienta de madera, mientras que el superior sirve para que ésta no se gire.

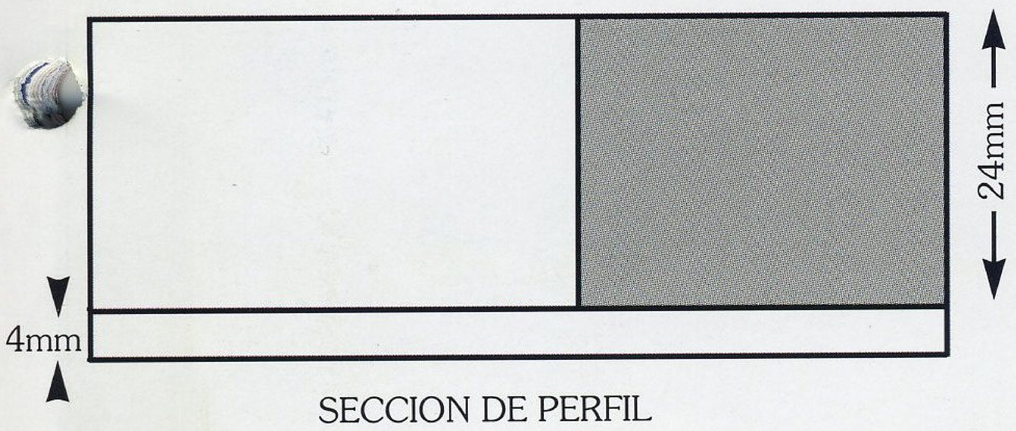
Las fotografías os darán una clara idea de su simplicidad. En este caso utilicé para su construcción varias siluetas de chapón encoladas entre sí, sencillamente porque este era el material que tenía más a mano. Sin embargo, y como ya os comentaba anteriormente, cualquier otro de los materiales indicados dará el mismo resultado. El dibujo que incluyo en planta y perfil, debidamente acotado, está realizado a escala 1/1 lo que os permitirá tomar medidas directamente del mismo.

La forma de proceder para efectuar el corte del frasco es muy simple: lo colocamos con la tapadera puesta (para que mantenga la forma del envase) en el ángulo donde se encuentra la cuchilla, y haciendo una ligera presión sobre la base y las dos paredes del hueco lo vamos girando lentamente y de esta forma vamos produciendo un corte perfecto en todo su perímetro. Una vez hecho esto le colocamos la tapa que habrá quedado en el trozo sobrante, y operación concluida.

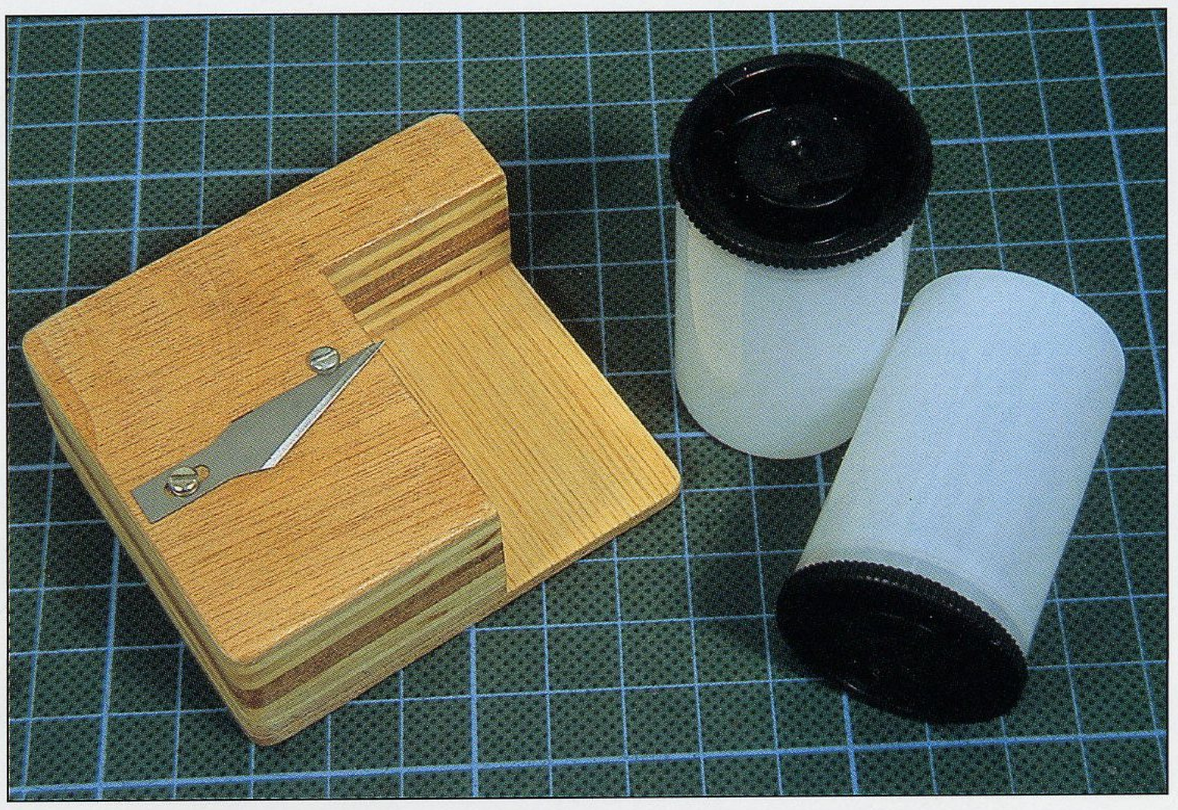
Por último mencionar que una o varias piezas que pueden ser de chapón, cartón, plástico o cualquier otro material, colocadas en la base, permitirán variar la altura del corte y por tanto el tamaño y la capacidad de los botes que necesitamos. En las fotos también podréis observar varios tamaños distintos, que conseguí colocando en la base una, dos y hasta tres piezas que en este caso fabriqué con pequeños trozos de chapón. Estoy seguro de que este sencillo utensilio os será de gran utilidad.



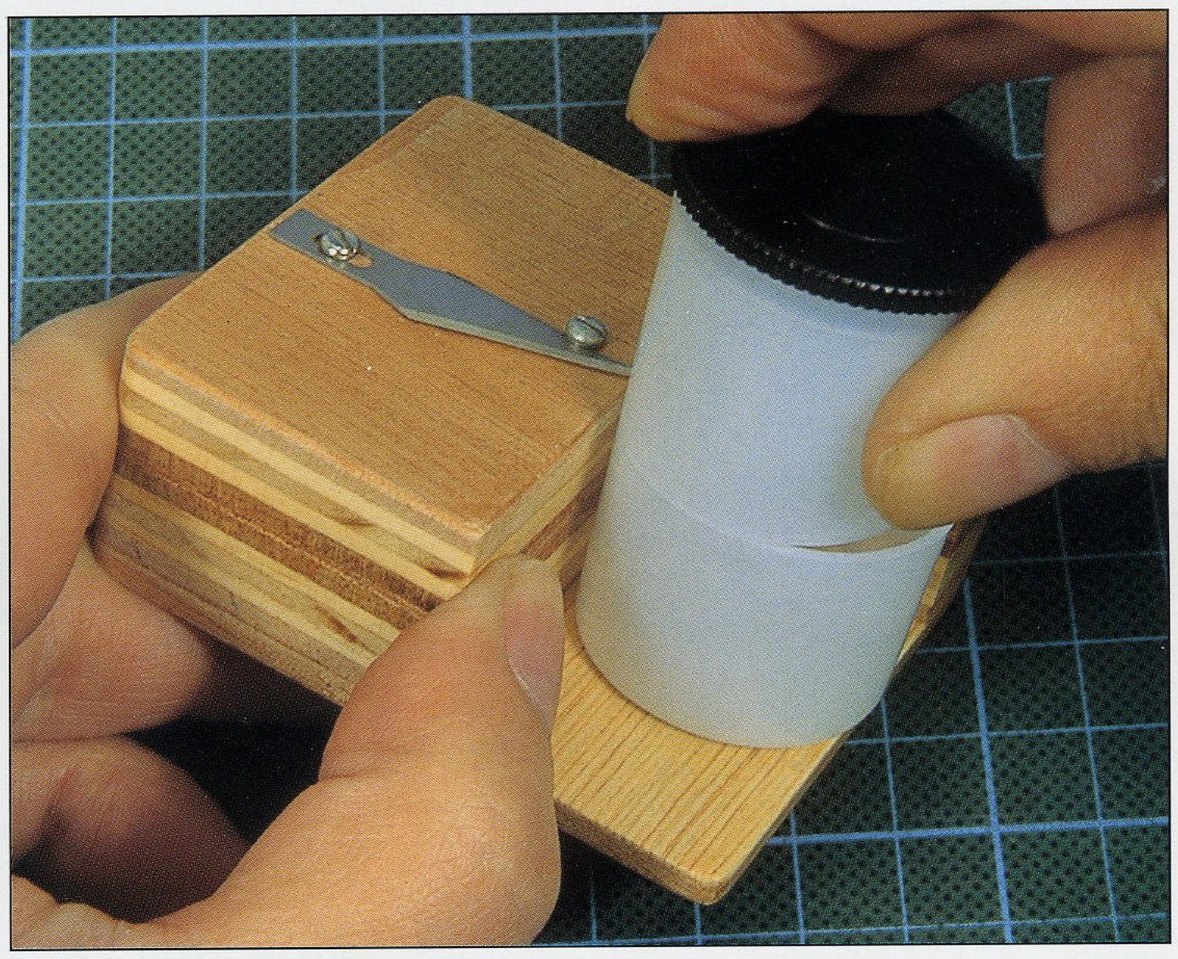
SECCION DE PLANTA



SECCION DE PERFIL



Los frascos para proteger los carretes fotográficos son ideales para este cometido. El plástico traslúcido no se altera frente a la acción de disolventes y otros productos químicos.

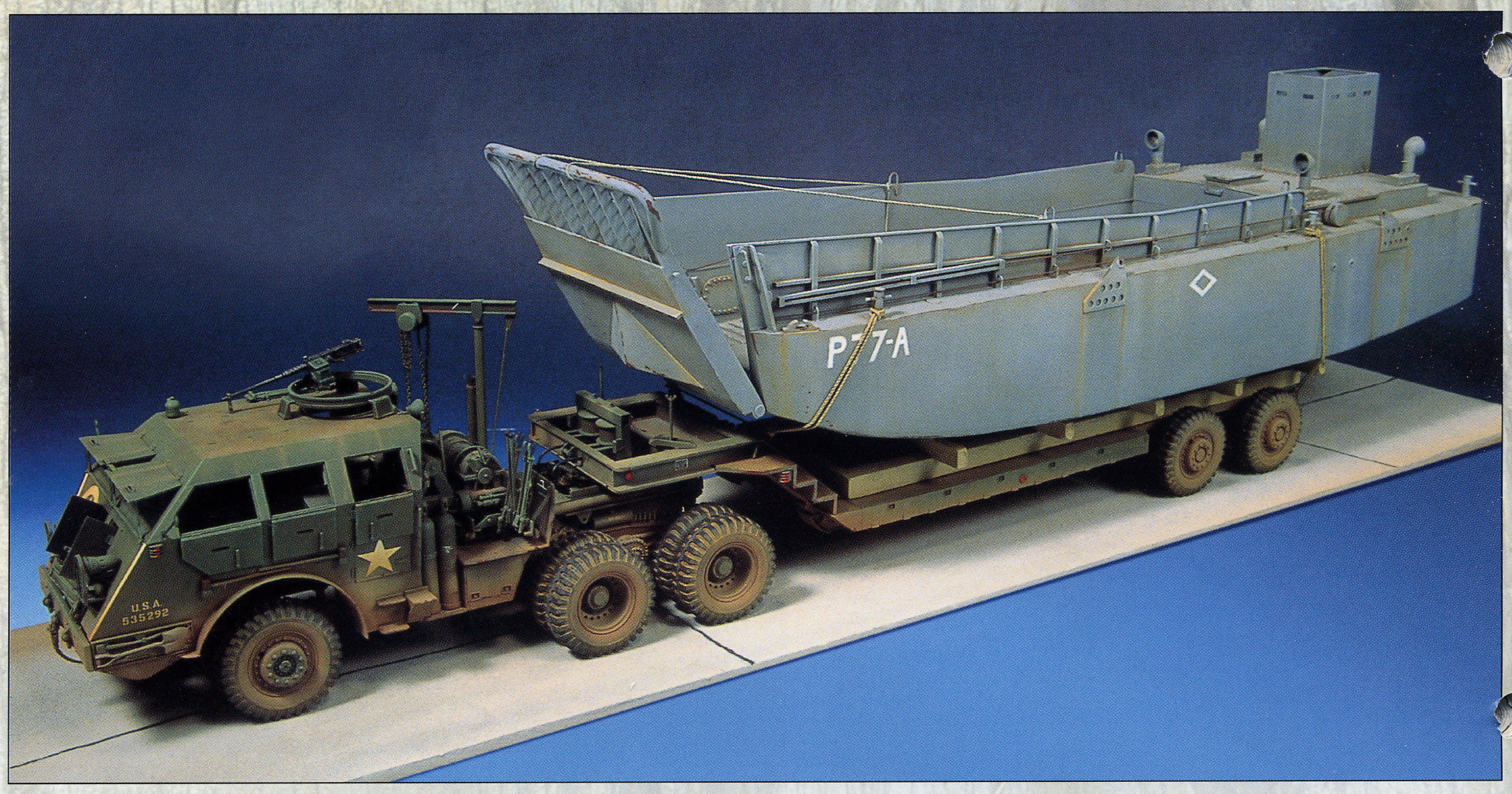


Apoyamos el frasco en el hueco de la herramienta y con un giro de la mano lo cortamos. Hacemos esto con la tapa puesta para que el frasco no se deforme.

Añadiendo o quitando las pequeñas placas de madera podemos obtener frascos de diferente altura. Luego quitamos la tapa y la adaptamos a la sección que nos sirve. El plástico traslúcido de los botes permite una identificación inmediata de su contenido. Aunque están pensados para guardar mezclas o disolventes, también podrían ser ideales para otros cometidos, por ejemplo a la hora de almacenar y clasificar piezas de muy pequeño tamaño, tales como fotograbados sobrantes.

5 Certamen internacional de Modelismo ESCALA

Este año, fiel a su cita, el Centro Cultural Escala celebró en el Forum Metropolitano de A Coruña, durante los días 28 al 31 del pasado mes de abril, el Certamen Internacional de Modelismo, que este año llegó a su 5ª Edición.



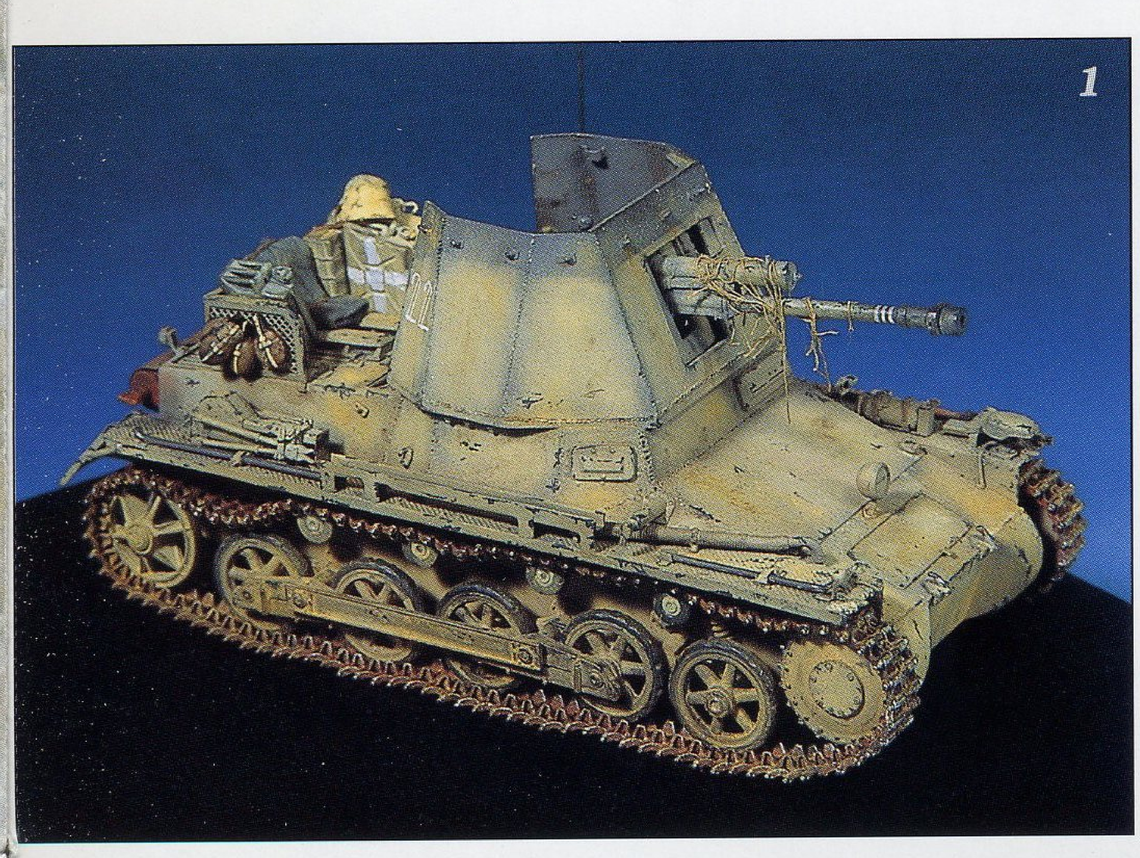
Categoría B-3, medalla de plata: *Dragon Wagon & LCVP,* ***de José Borrachero. (Ganador del 1er Premio «Región Militar Noroeste» por el conjunto de su obra en Vehículos Militares).***

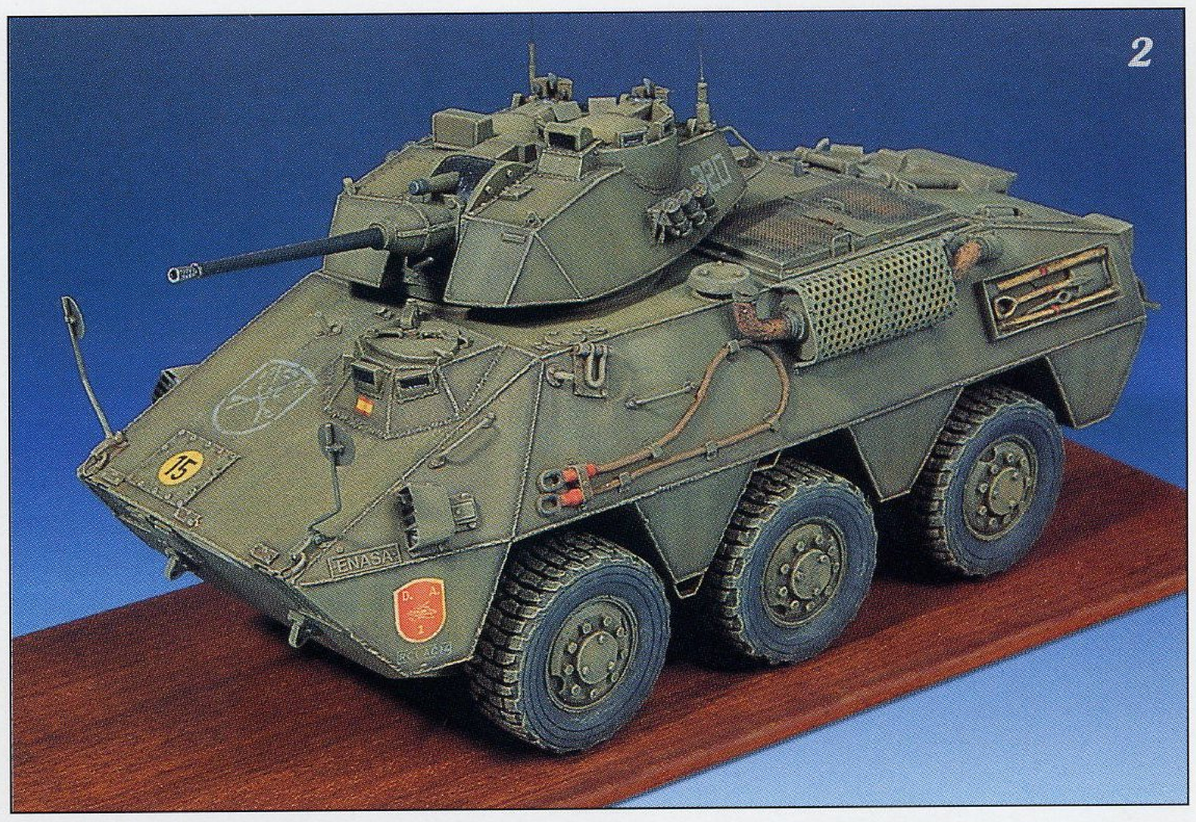
textos: ***Luis Esteban Laguardia***
fotos: ***Rodrigo Hernández Chacón***

El nivel alcanzado por las aproximadamente 500 obras presentadas ha sido sencillamente espectacular. Obras todas ellas traídas por modelistas de toda Galicia, Portugal, Asturias, Madrid, Palencia, Álava, León, etc. Entre las muchas cosas a destacar, mencionar las numerosas maquetas navales; el *display* de José Borrachero; o los dioramas de Oscar Tahoces.

Además del concurso propiamente dicho hubo una serie de interesantes conferencias, la primera el día 28, con Juan Carlos Salgado como ponente y con un tema prácticamente desconocido para la mayor parte de los aficionados: los combates de la Segunda Guerra Mundial sobre los cielos de Galicia, así pudimos enterarnos de la cantidad de hundimientos de barcos y submarinos frente a las costas gallegas, así como toda suerte de aviones que fueron derribados sobre esta tierra. Al día siguiente la segunda, a cargo de Javier Gil, que dió un repaso a los «V Bombers» ingleses de posguerra (Valliant, Vulcan y Víctor). El sábado nos fuimos a comer (comida de hermandad, invitación de Escala a todos los concursantes) y posteriormente, de vuelta al Forum Metropolitano, Juan Carlos Ávila impartió una clase magistral sobre pintura de figuras. Finalmente la ceremonia de los premios, con dos presentadores al más puro estilo de entrega de los Oscars, simpática y amena.

Hubo además una Feria con espacios gratuitos para los expositores que vinieron de Gijón, Portugal y Pontevedra. También estuvo presente la Asociación histórico-cultural «The Royal Green Jackets» con sus vistosos uniformes de época, que dieron la nota de color al Certámen. En fin, un auténtico espectáculo modelístico multimedia en una ciudad bonita donde las haya. Ah! y además hizo un tiempo fabuloso.



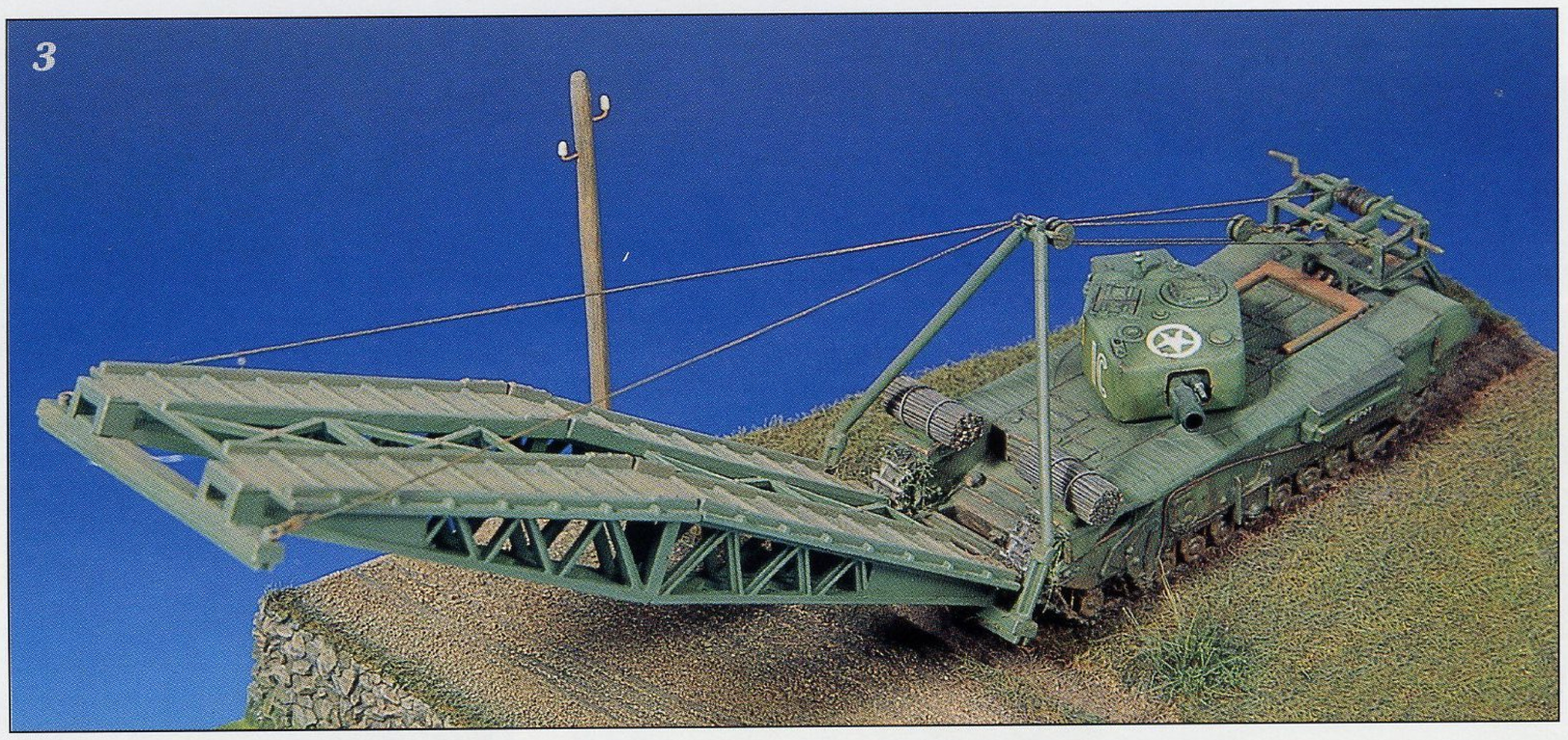


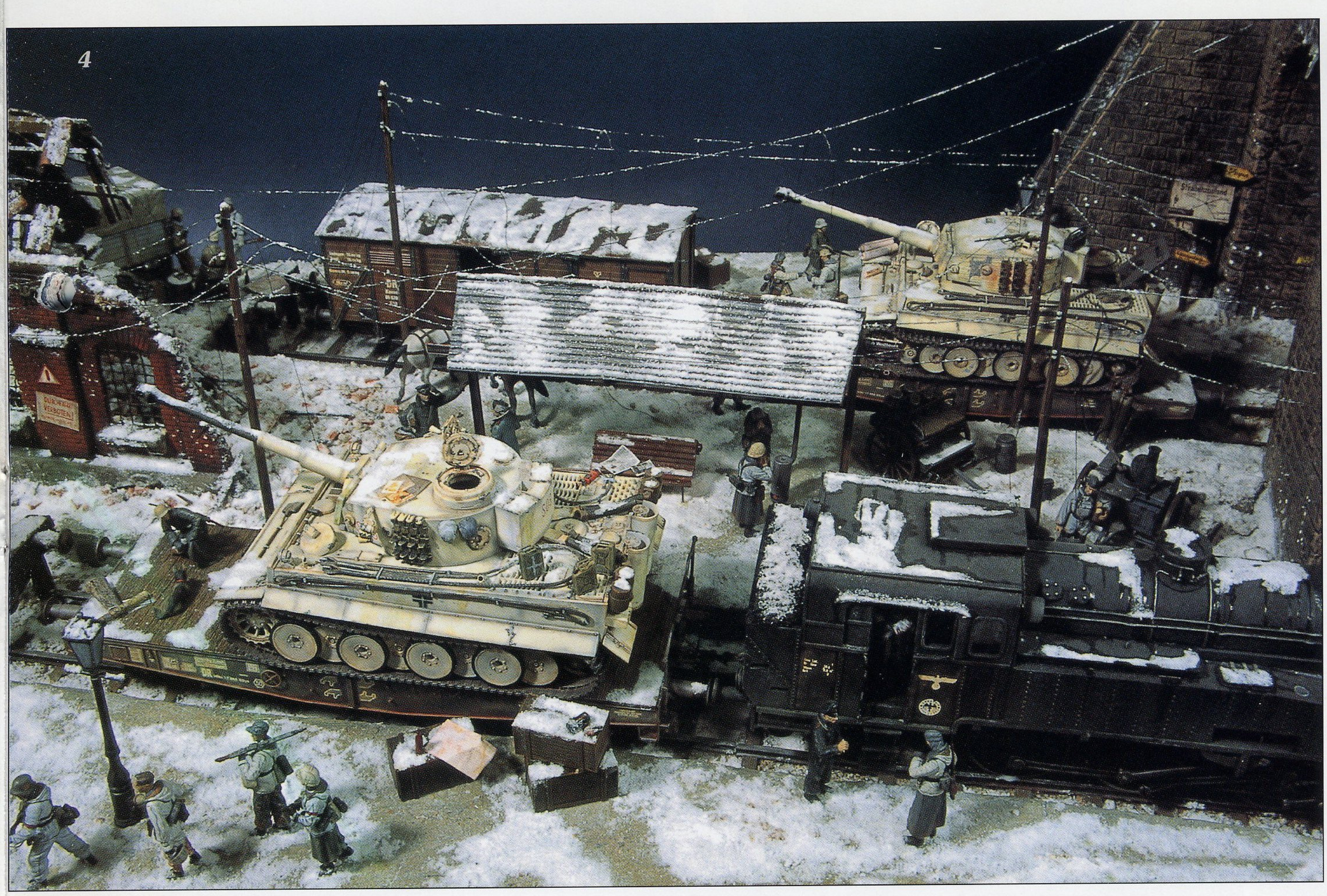
1. Categoría V-2, medalla de plata: *Panzerjäger I,* ***de Eduardo Béjar.***

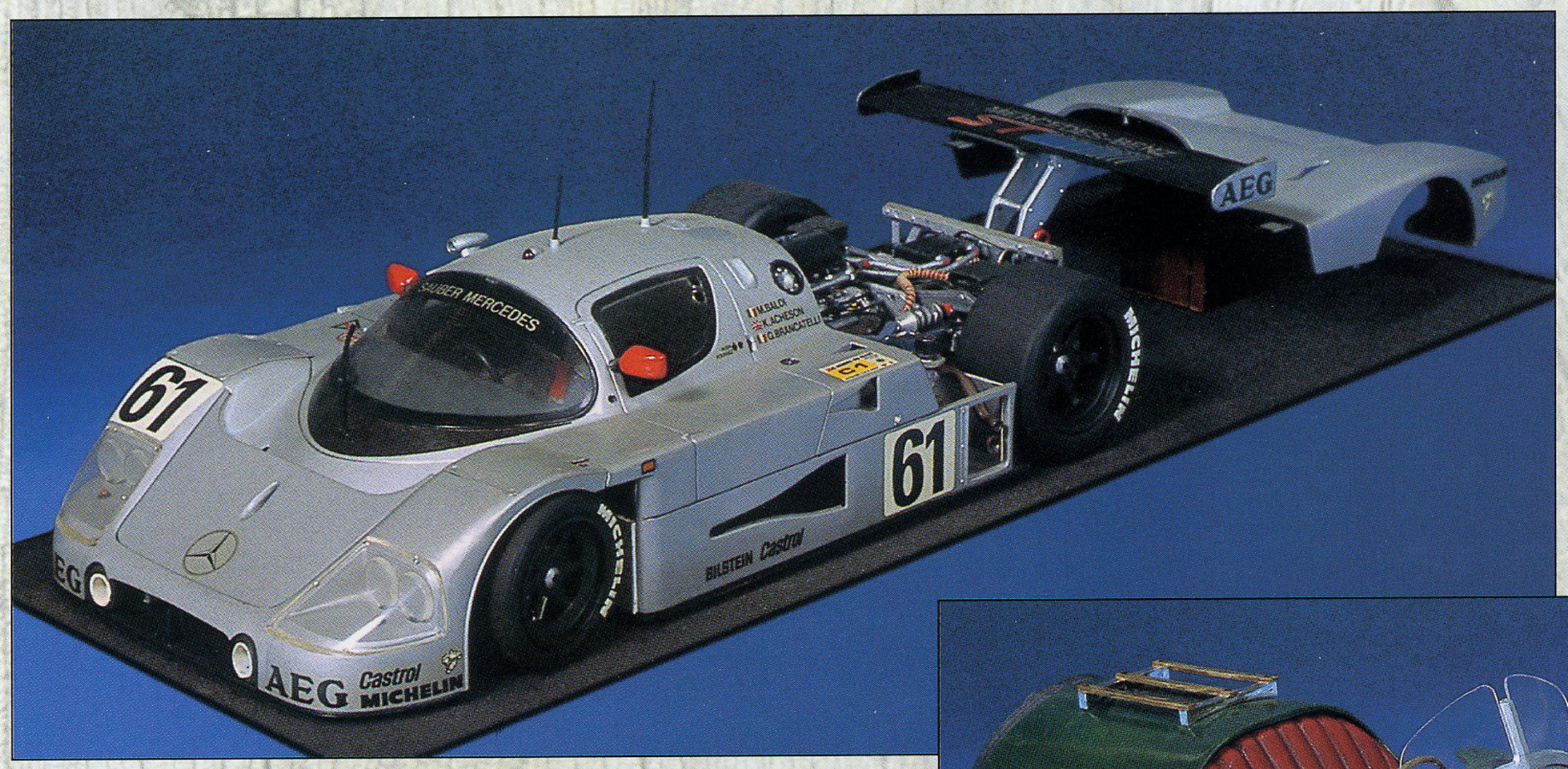
2. Categoría V-3, medalla de plata: *VEC,* ***de Javier Moreno.***

3. Categoría V-1, medalla de oro: *Avre Churchill,* ***de Agustín Pacheco.***

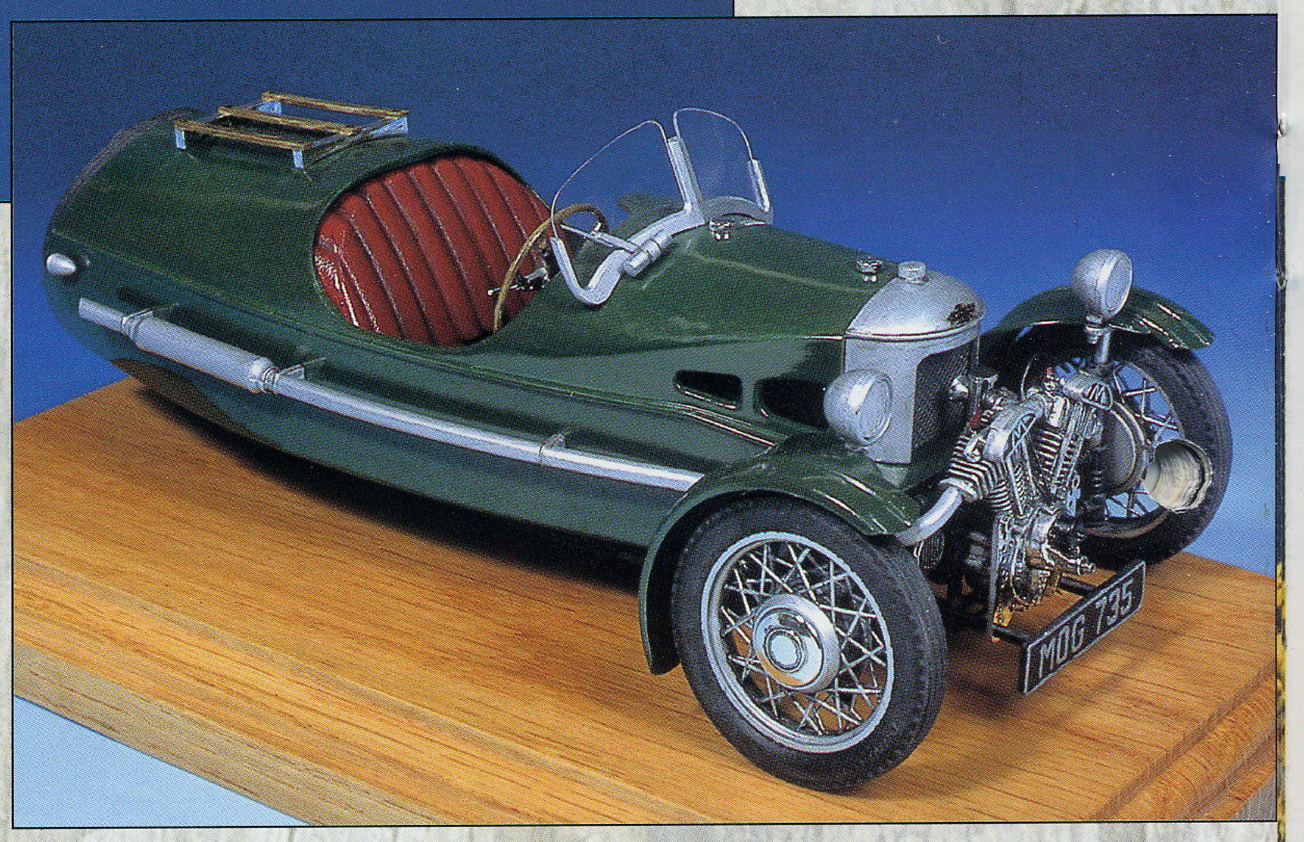
4. Categoría D-3, medalla de oro: *El último tren; Rusia, invierno de 1943,* ***de Oscar Tahoces.***







Categoría C-1, medalla de oro: *Sauber Mercedes C9,* ***de Angel Pérez Otero.***



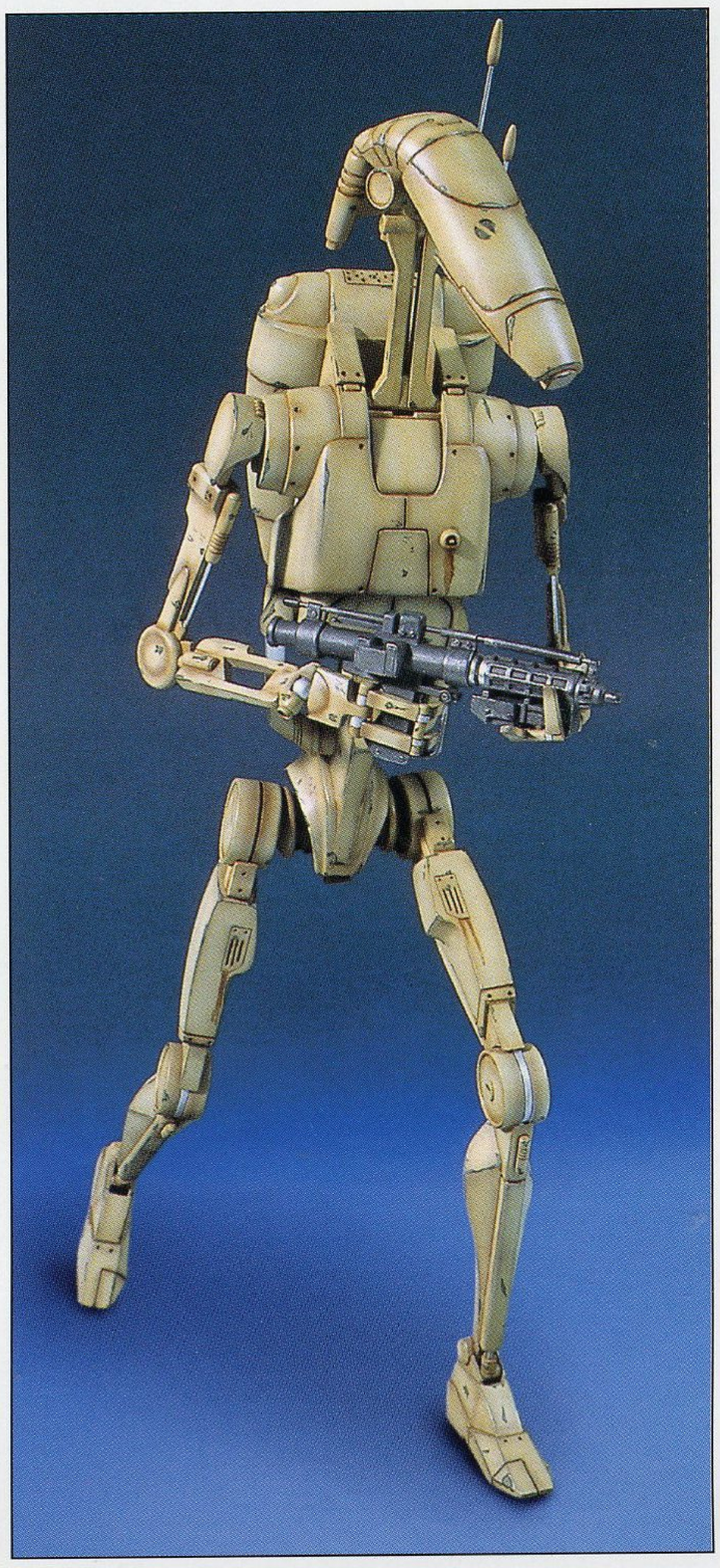
Categoría C-1, medalla de plata: *Morgan Super Sport, 1935,* ***de Luis Rodríguez.***

Categoría C-3, medalla de oro: *Volkswagen Lupo Maxi,* ***de Juan Carlos Roca.***

Categoría C-2, medalla de plata: *Yamaha YZR500 RedBull,* ***de Angel Longueira.***

Categoría C-2, medalla de oro: *Yamaha YZR500,* ***de Francisco J. Arribas Durán. (Obra premiada con el «Trofeo Galaecia» al mejor modelista gallego, y premio «EuroModelismo» de Vehículos Civiles).***

Categoría D-4, medalla de bronce: *Siempre el Tren,* ***de Manuel Núñez.***



Categoría S-2, medalla de oro: *Droid 2112,* ***de Víctor Reyes Rechina. (Obra premiada con el Trofeo «HobbyWorld»).***

Categoría S-1, medalla de plata: *AT-AT,* ***de Santiago Vilar Rodríguez.***

Categoría S-3, medalla de oro: *El ladrón de cadáveres,* ***de Marco Navas y José Orrego. (Obra premiada con el Trofeo «EuroModelismo» de dioramas).***

Categoría S-2, medalla de plata: *Amazona,* ***de Oscar Tahoces Olano.***

Resultados

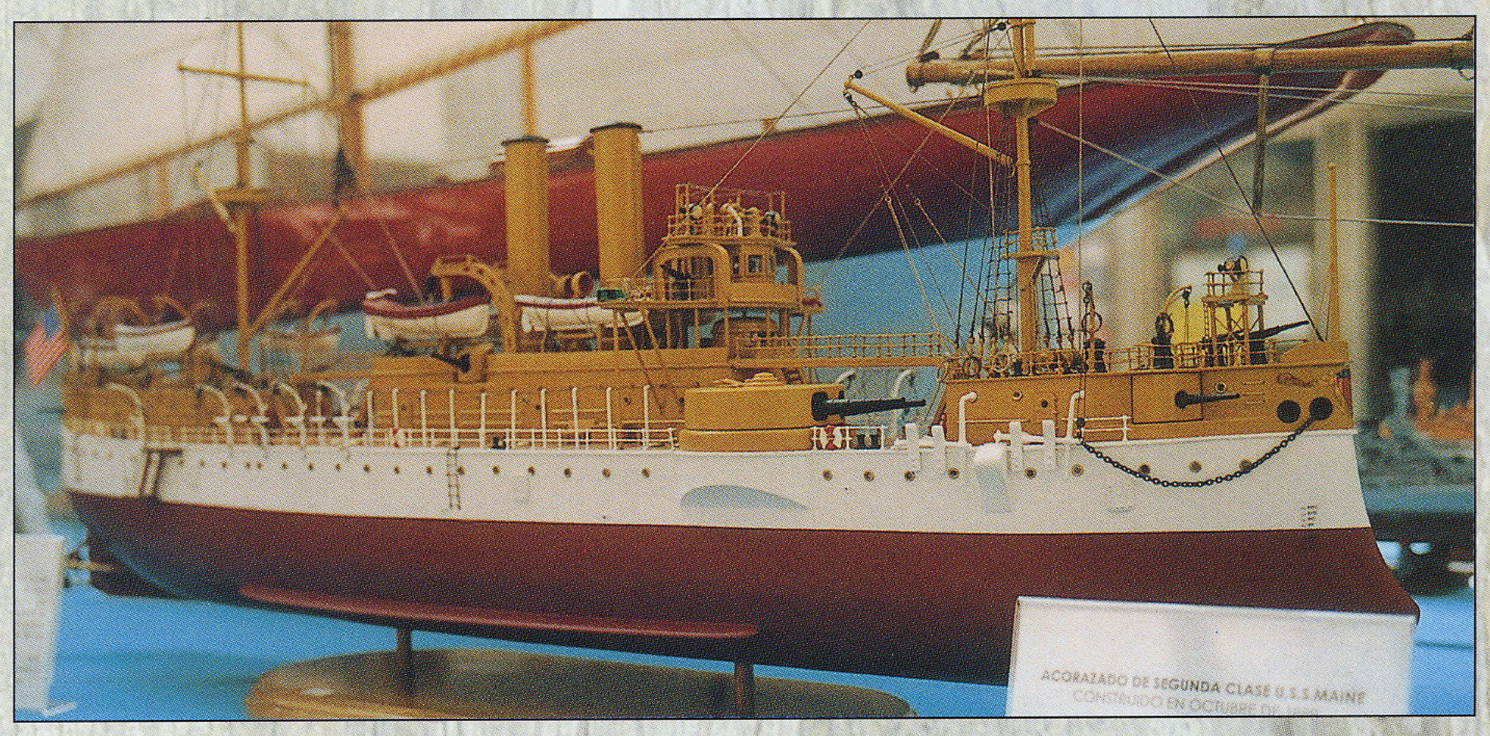
A-1/Aviación hasta 1/72
Medalla de Oro:
Tomás de la Fuente, *(Heinkel He177 A-5).*
Medallas de Plata:
Braulio Vidal, *(Savoia Marchetti SM81).*
Cid Pestaña, *(Kawanishi).*
Medallas de Bronce:
Santiago Vilar, *(Junkers Ju87 B-2 Stuka).*
Miguel Castro, *(Mitsubishi A6M Zero).*
A-2/Aviación desde 1/48
Medallas de Oro:
Juan Alonso Pérez, *(P-40 Tomahawk).*
Tomás de la Fuente, *(Junkers Ju-52).*
Medalla de Plata:
Cid Pestaña, *(Spitfire).*
Medalla de Bronce:
Diego Barreiro Paz, *(A-26 Invader).*
A-3/Aviación «scratch»
Medalla de Oro:
Miguel Ares, *(Boeing P-12).*
Medalla de Plata:
Javier Gil, *(Vickers Valliant B2).*

V1/Vehículos Militares hasta 1/35
Medalla de Oro:
Agustín Pacheco, *(Avre Churchill, 1944).*
Medalla de Bronce:
Francisco González, *(Mk.IV Male).*
V2/Vehículos Militares desde 1/32
Medalla de Oro:
José Borrachero, *(M-26).*
Medalla de Plata:
Eduardo Béjar, *(Panzerjäger I).*
Medalla de Bronce:
Ricardo Mattua, *(Panzer III).*
Mención de Honor:
Antonio Acebedo, *(Jagdpanzer IV L-70).*
V-3/Vehículos Militares «scratch»
Medalla de Oro:
José Borrachero, *(VCI Pizarro).*
Medalla de Plata:
Javier Moreno, *(VEC).*
Mención de Honor:
José Luis Corral, *(Bergetiger).*

C-1/Vehículos Civiles (Automóviles)
Medalla de Oro:
Angel Pérez Otero, *(Sauber Mercedes C9).*

Categoría B-3, medalla de oro: *Stela,* ***de Mauricio Villafuente y Tomás Jesús Sanz. Obra premiada con el Trofeo Centro Cultural Escala a la Mejor Obra del Concurso.*** *(foto Centro Cultural Escala).*

Categoría B-3, medalla de oro: *USS Maine,* ***de Alfonso Dorado.*** *(foto Centro Cultural Escala)*



Medalla de Plata:
Luis Rodríguez, *(Morgan Super Sport 1935).*
Medalla de Bronce:
Angel Longueira, *(Peugeot 206 WRC).*
C-2/Vehículos Civiles (Motocicletas)
Medalla de Oro:
Francisco J. Arribas, *(Yamaha YZR500).*
Medalla de Plata:
Angel Longueira, *(YZR500 RedBull).*
Medalla de Bronce:
Alejandro Lago, *(Honda NSR500).*
C-3/Vehículos Civiles «scratch»
Medalla de Oro:
Juan Carlos Roca, *(VW Lupo Maxi).*

B-1/Barcos de Madera
Medalla de Oro:
Francisco J. Castro, *(Remolcador Dordecht).*
Medalla de Bronce:
Juan Masso, *(Morgan Ballenero).*
Mención de Honor:
Angel Arijón, *(Atunero del Cantábrico).*
B-2/Barcos de Plástico
Medalla de Oro:
Santiago Vilar, *(Galera Romana).*
Medalla de Plata:
Angel Pérez Otero, *(U-Boat Tipo XXI).*
Medallas de Bronce:
Juan Alonso Pérez, *(U-Boat Tipo VIIC).*
José Alfonso Ferreras, *(RMS Titanic).*
B-3/Barcos «scratch»
Medallas de Oro:
Mauricio Villafuente y Tomás J. Sanz, *(Stela).*
Teodoro Castro, *(Lancha Riva).*
Rafael Sabugueiro, *(Sant-Yago).*
Alfonso Dorado, *(USS Maine).*
Medallas de Plata:
Enrique Acitores, *(Blanca Quiroga).*
José Borrachero, *(LCM-H).*
Juan Barreiro *(Atunero Carmen).*
Medalla de Bronce:
Manuel Lema, *(San Francisco).*

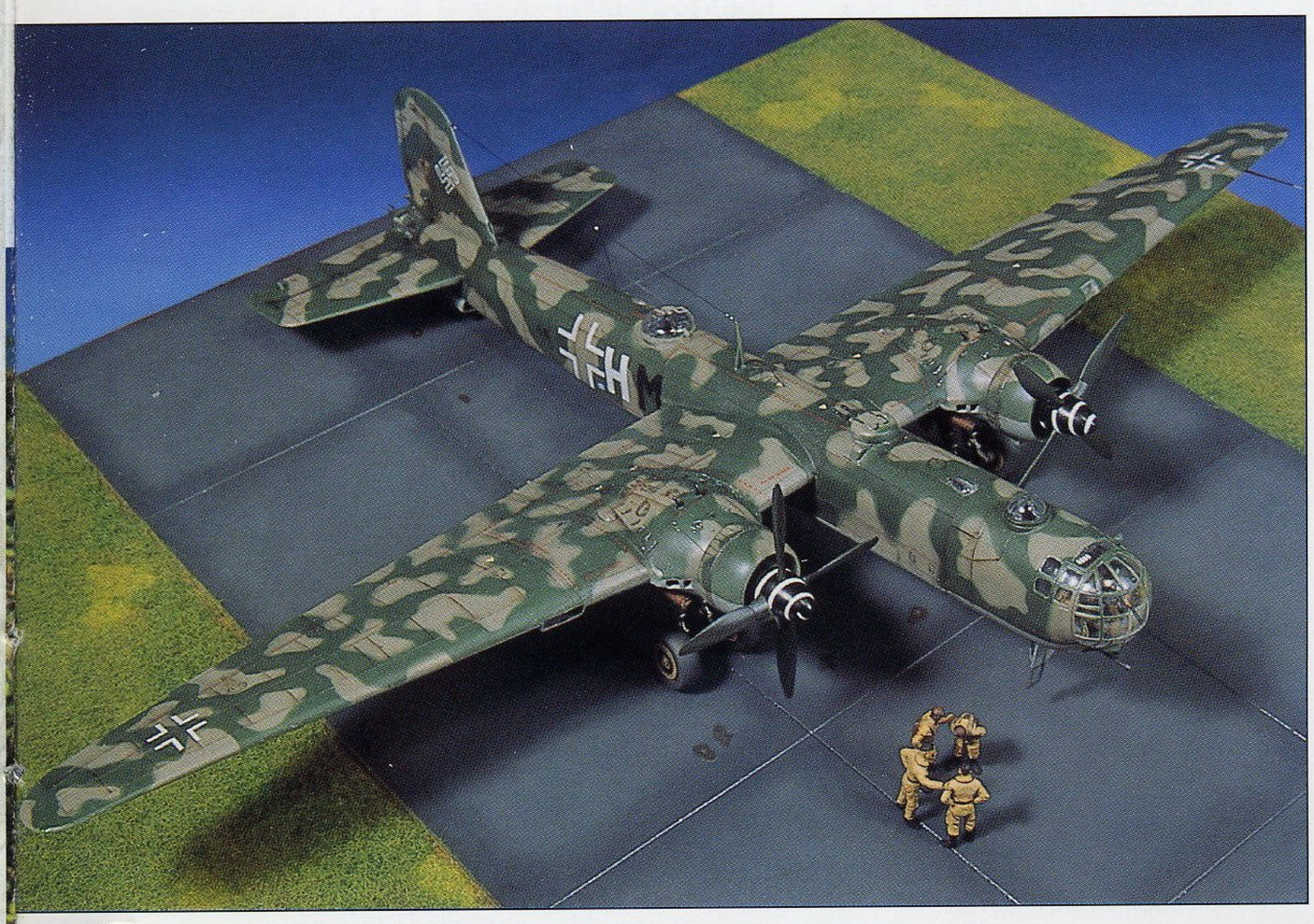
D-2/Dioramas de Temática Civil
Medalla de Bronce:
Luis Rivas, *(Surf).*
Mención de Honor:
Juan Torreiro, *(Indiana Jones).*
D-3/Dioramas Militares
Medalla de Oro:
Oscar Tahoces, *(El último tren).*
Medalla de Plata:
Javier Quintero, *(Artillería de la Guardia).*
Mención de Honor:
Angel Arijón, *(Granja francesa).*
D-4/Dioramas Civiles
Medalla de Bronce:
Manuel Núñez, *(Siempre el Tren).*

S-1/Ciencia-Ficción, Naves y Máquinas
Medalla de Plata:
Santiago Vilar, *(AT-AT).*
Medalla de Bronce:
Juanjo Fernández, *(Halcón Milenario).*
S-2/Ciencia-Ficción, Figuras
Medalla de Oro:
Víctor Reyes Rechina, *(Droid 2112).*
Medallas de Plata:
Oscar Tahoces, *(Amazona).*
Lourdes López de Cozar, *(Enano).*
Medalla de Bronce:
Agustín Pacheco, *(Kaudillo Orco).*
Mención de Honor:
Samuel del Campo, *(El Equilibrista).*
S-3/Ciencia-Ficción, Escenas
Medalla de Oro:
Marco Navas y José Orrego, *(Ladrón de Cadáveres).*
Medalla de Bronce:
Emilio Moskovich, *(Glorfindel el Elfo).*
Mención de Honor:
José Luis Corral, *(Kangrekerubin).*

Categoría Junior
Medallas de Oro:
David Vilariño, *(Mirage IV).*
Miguel Marín Zaldívar, *(Gladiador).*
Medallas de Plata:
Gema Pazos Villar, *(Piper Arrow).*
José Pazos Villar, *(F-86 Sabre).*
Medallas de Bronce:
Xaquín Lizancos, *(Piper Arrow).*
Diego Díaz Duro, *(Churchill Tank).*
Mención de Honor:
Yago Fdez. Paz, *(Romanos).*

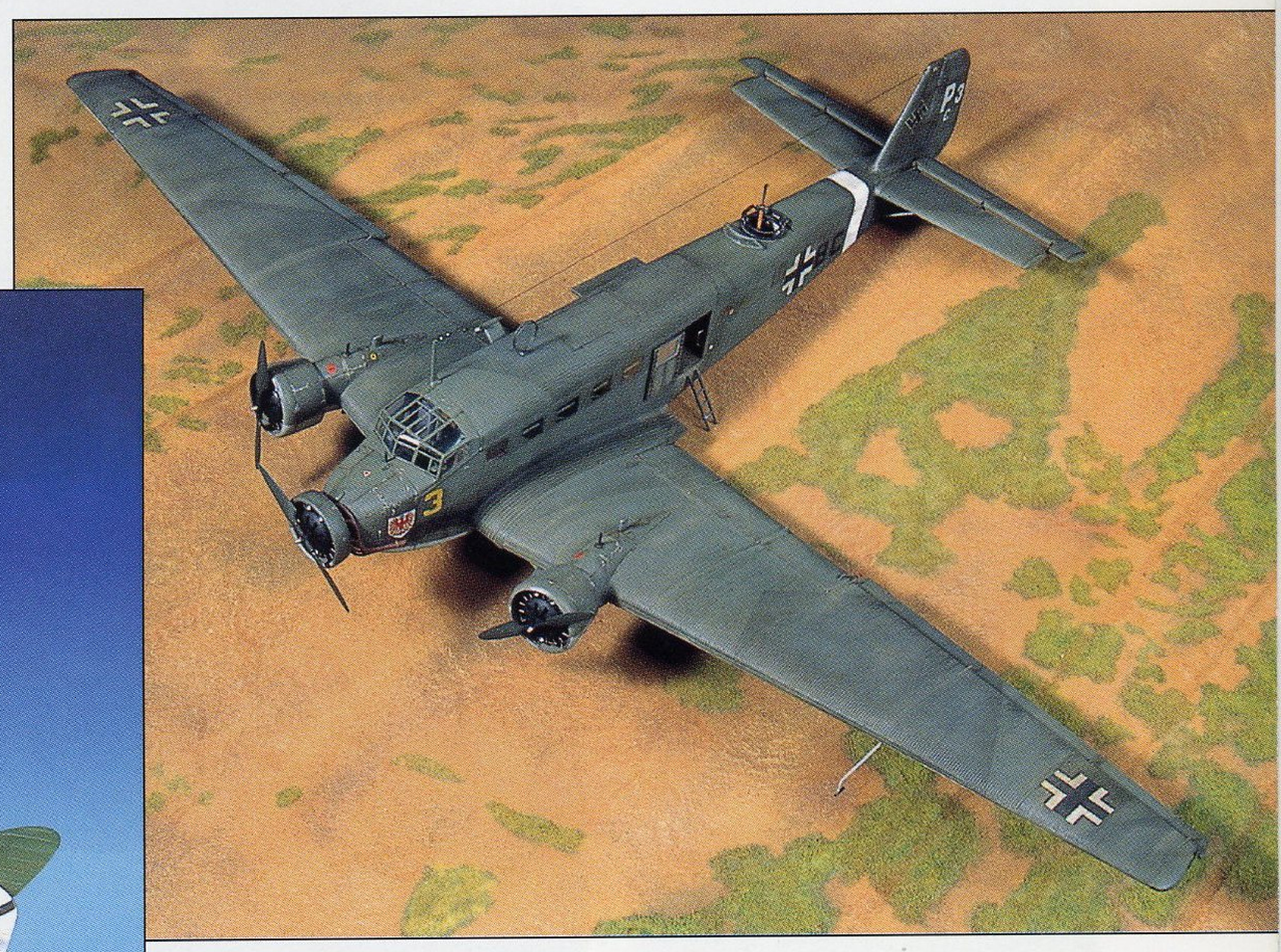
PREMIOS ESPECIALES
Premio López Teja (Cat. Junior):
José Pazos Villar, *(F-86 Sabre).*
Premio EuroModelismo a la mejor obra Junior:
David Vilariño, *(Mirage IV).*
Premio Bazar Freijido (Cat. Junior):
Gema Pazos Villar y Miguel Marín Zaldívar.
Premio Centro Cultural Escala a la mejor obra Junior:
David Vilariño, *(Mirage IV).*
Premio I.P.M.S. España:
Rafael Sabugueiro, *(Sant-Yago).*
Trofeo Luso Clube Carrera Modelística:
Juan Gaudino.
Trofeo I.P.M.S. Portugal:
Tomás de la Fuente, *(Junkers Ju-52).*
Trofeo HobbyWorld:
Victor Reyes Rechina, *(Droid 2112).*
T. Galaecia Mejor Maquetista Gallego:
Francisco J. Arribas Durán.
Trofeo Delegación de Defensa:
Miguel Ares, *(Casa C-101).*
Trofeos EuroModelismo:
Dioramas: Marco Navas y José Orrego.
Aviones: Miguel Ares.
Vehículos Civiles: Francisco J. Arribas Durán.
Al mejor Junior: David Vilariño.
Trofeos Fontegrís Miniaturas:
Fantasía: Lourdes López de Cozar.
Trofeos VI Región Militar Noroeste a la mejor maqueta de temática militar española (material):
1º José Borrachero.
2º Braulio Vidal.
Trofeo Centro Cultural Escala a la Mejor Obra del Concurso (best of show):
Mauricio Villafuente y Tomás Jesús Sanz por el modelo de barco *Stela*.

Categoría A-1, medalla de oro: *Heinkel He.177 A-5 "Greif",* ***de Tomás de la Fuente.***



Categoría A-3, medalla de oro: *Boeing P-12,* ***de Miguel Ares.***

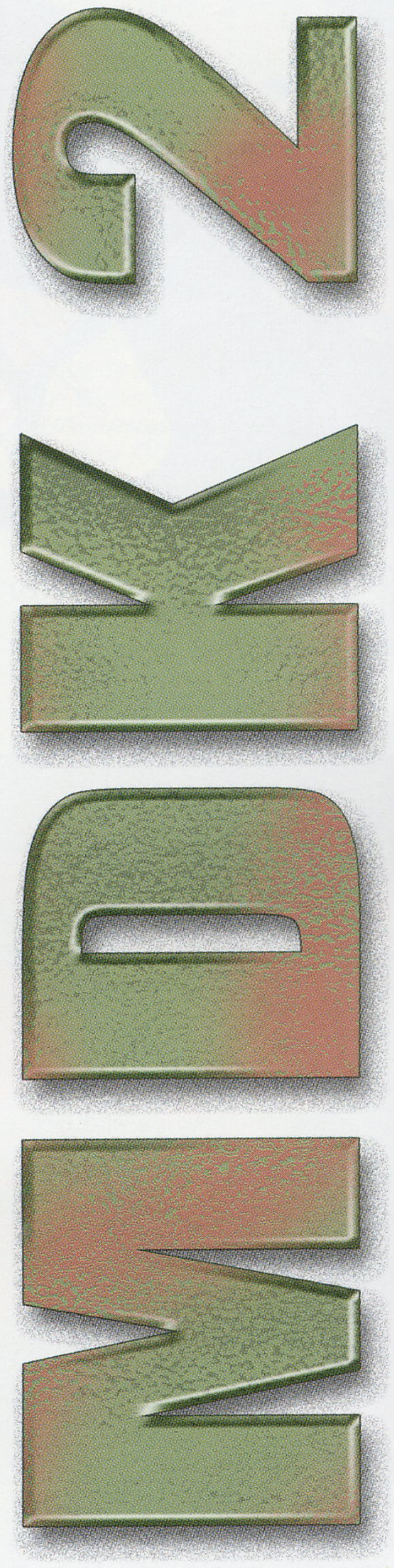
Categoría A-1, medalla de plata: *Savoia Marchetti SM81,* ***de Braulio Vidal.*** ***(Obra premiada con el 2º Trofeo "Región Militar Noroeste" de temática militar española).***

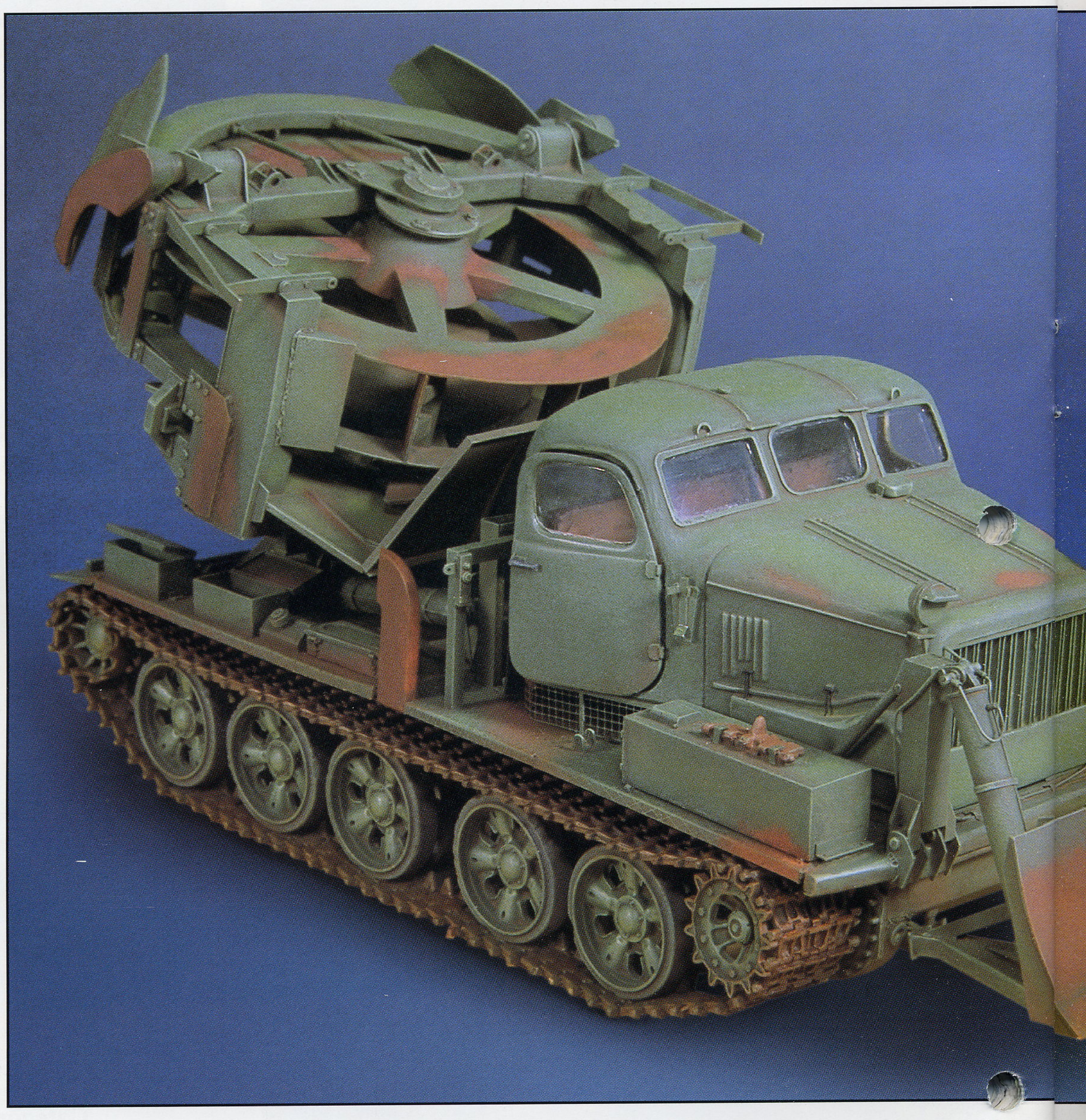


Categoría A-2, medalla de oro y Premio IPMS-Portugal: *Junkers Ju-52,* ***de Tomás de la Fuente.***

Categoría A-2, medalla de oro: *Curtiss P-40 Tomahawk,* ***de Juan Alonso Pérez.***

Especialmente utilizadas durante la Primera Guerra Mundial, las trincheras siguen siendo en nuestros días uno de los elementos defensivos de campaña más sencillos y a la vez eficaces.



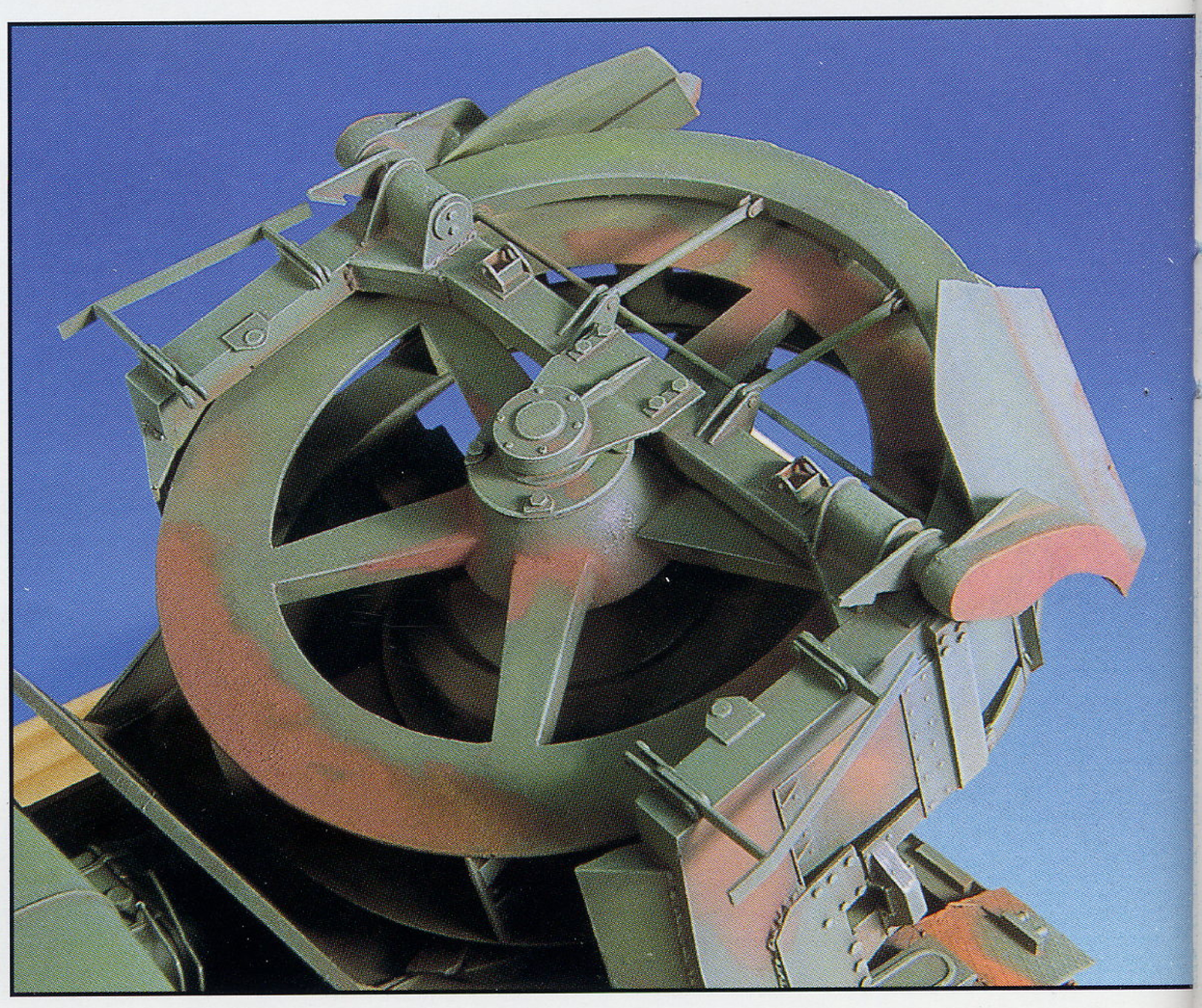


✍ ***por Eric Dufrasnes***
Traducción de Sara Sánchez-Rivas

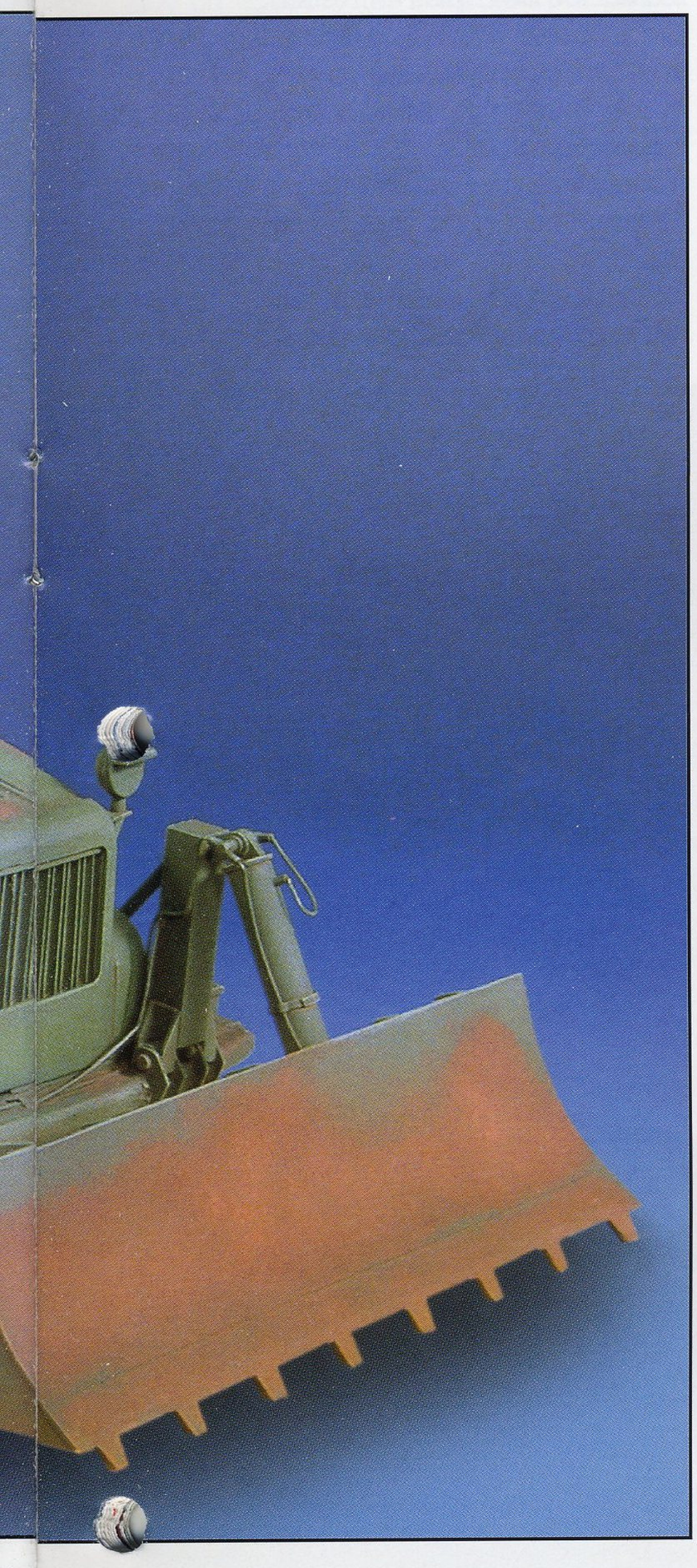
Desde 1935 el ejército soviético proyectó varios vehículos especialmente equipados para excavar trincheras, realizados sobre las bases del tractor Kommunar o sobre tractores pesados como el Vorochilovets. Después de la llamada «Gran Guerra Patria» fue desarrollada una segunda generación de estos ingenios, todos ellos basados en el chasis del tractor de artillería AT-T: el BTM-3M, el MDK 2 y el Bat-1. Actualmente están siendo remplazados por otros vehículos de tercera generación.

La función específica del MDK 2 es la de excavar zanjas y trincheras de 3,5 metros de ancho y 3,5 metros de profundidad, lo que puede hacer a una veloci-

Una de las partes más complejas de este modelo es la realización de la propia excavadora giratoria. Su estructura es muy complicada, especialmente el armazón radial dotado de brazos que contiene las cuchillas.



dad de 390 metros por hora. La tierra que levanta es expulsada hacia la derecha del vehículo. En el frontal lleva montada una pala para despejar y preparar el



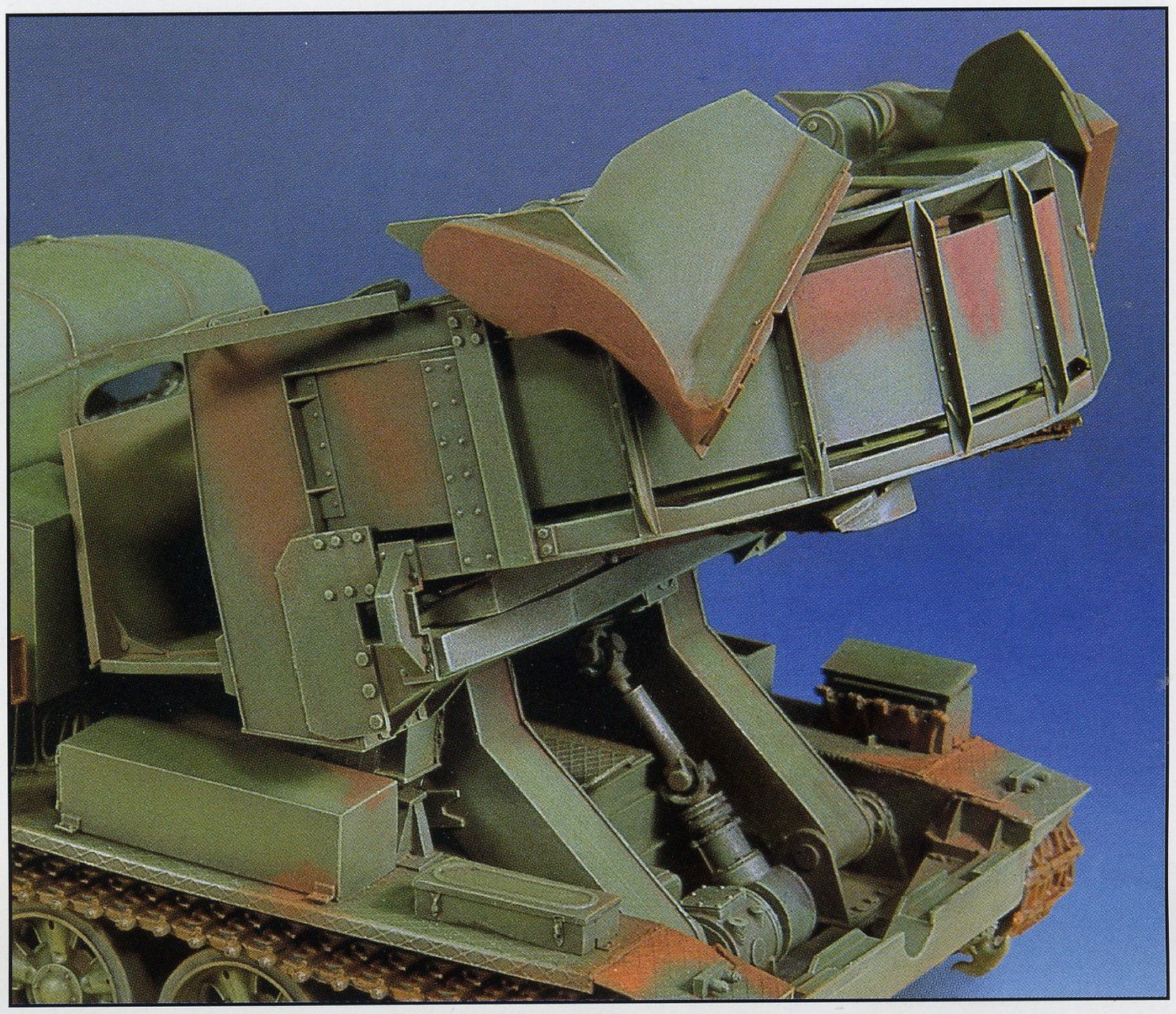
terreno. En posición de transporte, el sistema excavador se repliega sobre la parte trasera. Por lo demás, el MDK 2 está impulsado por un motor de 12 cilindros dispuestos en «V» que le permite alcanzar una velocidad máxima de 35 km/h.

EL MODELO

No es la primera vez que abordo un trabajo de construcción propia a escala 1/35 basado en el tractor AT-T. Anteriormente ya había construido el BTM-3M y la versión con radar «Long Track», y durante la realización de estos dos trabajos de *scratch* había tenido la precaución de duplicar mediante moldes y copias en resina una serie de piezas comunes a todos ellos. Este MDK 2 es el tercero de la serie, pero todavía quedarían otras versiones para poder completar una «foto de familia» verdaderamente representativa de estos vehículos.

LA CABINA

Su forma recuerda la del camión ZIS-151 reproducido a escala 1/35 por Zvezda (ref.3541), de la cual he partido. Se trata básicamente de ensanchar dicha cabina para añadir la sección correspondiente al parabrisas central, para lo cual primero la divido en dos mitades y después inserto entre ambas una tira de plástico de la longitud adecuada. Posteriormente retoco el conjunto con pasta de modelar hasta conseguir la perfección de formas requerida. Las piezas del capó y el radiador son vacuformes caseros hechos sobre matrices previamente realizadas con madera de balsa. Las aberturas de ventilación y otras piezas se construyen igualmente con lámina y tiras de plástico.



Las manchas de color marrón rojizo, estratégicamente repartidas por todo el vehículo, le confieren un aspecto general de uso y sirven para romper la monotonía del color verde.

De la maqueta de Zvezda también aprovecho las puertas, detalladas con algunos remaches, unas manillas nuevas y los enganches de los retrovisores.

Los cristales de las ventanillas los he recortado sobre una lámina de acetato según las medidas de los huecos correspondientes, pegándolos cuando el vehículo esté ya pintado con *Kristal Klear* de Micro Scale o con cola blanca.

CHASIS Y TREN DE RODAJE

Se monta la estructura utilizando para ello lámina de plástico de 1 milímetro de grosor, mientras que los elementos de la suspensión, ruedas, poleas y ruedas tensoras provienen del kit de Esci dedicado al carro de combate T-55. Se afinan todas estas piezas y se añaden algunos pernos para completar el detallado de la maqueta.

Las orugas también son de construcción propia. Para ello realizo un eslabón que utilizo como original y duplico en resina. Cuando ya tengo un tramo compuesto por cinco eslabones vuelvo a hacer un molde del mismo y hago nuevas copias, ahorrándome así bastante trabajo. También he sacado copias de algunos eslabones individuales para adaptar las orugas en aquellas partes que entran en contacto con las ruedas tensoras y tractoras. Trabajando de esta manera se pueden obtener unas orugas con un efecto realista y de calidad similar a la que ofrecen algunos kits comerciales.

Respecto al tren de rodaje, este es el método que he seguido para montarlo: Primero inserto todos los ejes en el casco y monto sólo las ruedas internas, pero sin pegarlas. Para acoplar las orugas combino tramos de cinco eslabones y eslabones individuales, pegando unos y otros sobre las ruedas. Tras dejar que endurezca el pegamento habré obtenido dos bloques (ruedas internas/orugas) bastante sólidos que se pueden desmontar para proceder a su pintura. Las ruedas externas se trabajan por separado.

La plataforma y los guardabarros se componen de diferentes placas de plástico de la marca Evergreen grabadas con un dibujo antideslizante, recortándose

siguiendo el sentido de dicho dibujo. Las cajas se tallan a mano y también se duplican en resina cuantas veces sea necesario.

LA PALA DE LIMPIEZA

Una vez más recurro a las tiras, varillas y lámina de plástico para realizar los soportes y brazos articulables. La única dificultad del asunto reside en que ambos lados, el derecho y el izquierdo, han de quedar perfectamente simétricos. La pala propiamente dicha también es de lámina de plástico y para darla la curvatura adecuada me he servido de un rodillo de amasar. Los refuerzos están pegados con cianoacrilato para asegurar la estructura. Los gatos son tubos de Evergreen de distintos diámetros que están rematados mediante pequeñas rodelas cortadas con la ayuda de un sacabocados, y que se detallan con collares hechos de lámina de plomo como la que se utiliza para precintar los tapones las botellas de vino. En lo tocante a los conductos hidráulicos, empleo cable eléctrico con funda de plástico.

LA EXCAVADORA

Se trata sin lugar a dudas de la parte más delicada y espectacular de todo el vehículo. Su construcción la he estructurado en cuatro grupos de piezas: armazón, rotor, cuchillas y los diferentes deflectores. Es importante hacer antes un planteamiento lógico de los pasos a seguir ya que, por ejemplo, no se puede montar por completo el armazón antes de insertar el rotor.

El armazón: Su estructura se realiza (cómo no) con lámina y tiras de plástico. Aunque su forma sea compleja, basta con descomponerlo en elementos geométricos simples. Hay que dar muestras, eso sí, de una infinita paciencia a la hora de construirlo, pero la dificultad técnica es más teórica que real. A título de ejemplo, la parte redondeada trasera se compone de dos semicírculos. En el interior se pega una tira de plástico que se ciñe ligeramente. Hay que proceder como si se tratara de una cinta como las que se ponen en los regalos, pudiéndola rizar al hacerla pasar sobre la hoja de unas tijeras. Los segmentos en forma de «T» que sirven para unir los dos semicírculos se construyen pegando dos tiras planas perpendiculares. Con la ayuda del sacabocados se añaden algunos pernos más y se representan los cordones de soldadura con masilla.

Las cuchillas: Son seis, dispuestas en estrella sobre un núcleo de forma troncocónica, y lo más difícil es realizar este último. Al no disponer de torno, he decidido construirlo a partir de tres discos pegados sobre un eje para definir los diámetros, empleando Milliput para cerrar los intersticios. Una de las cuchillas realizada a *scratch* sirve de patrón para la posterior realización de copias en resina.

El rotor: Consta de dos anillos cortados con el minitaladro sobre lámina de plástico y están unidos entre sí por diez brazos. Para no tener que construir estos últimos vuelvo a recurrir a la realización de uno de ellos, y luego a hacer moldes y copias en resina.

Deflectores: Las dos palas o lamas están situadas a ambos lados del armazón y han sido construidas con plástico. Los dientes se esculpen a partir de un taco del mismo material, intentando en todo momento que su simetría sea correcta.

PINTURA DEL MODELO

Hasta hace poco la pintura de los vehículos soviéticos primero, y la de los rusos después, no resultaba demasiado original: un color verde absolutamente uniforme. Durante los últimos años, sin embargo, ha hecho su aparición un llamativo camuflaje tricolor.

Para pintar este MDK 2 he seguido un método de pintura absolutamente clásico que, todo hay que decirlo, está lejos de poder compararse con el que se empieza a conocer en Europa como «escuela española». Es necesario pues progresar.

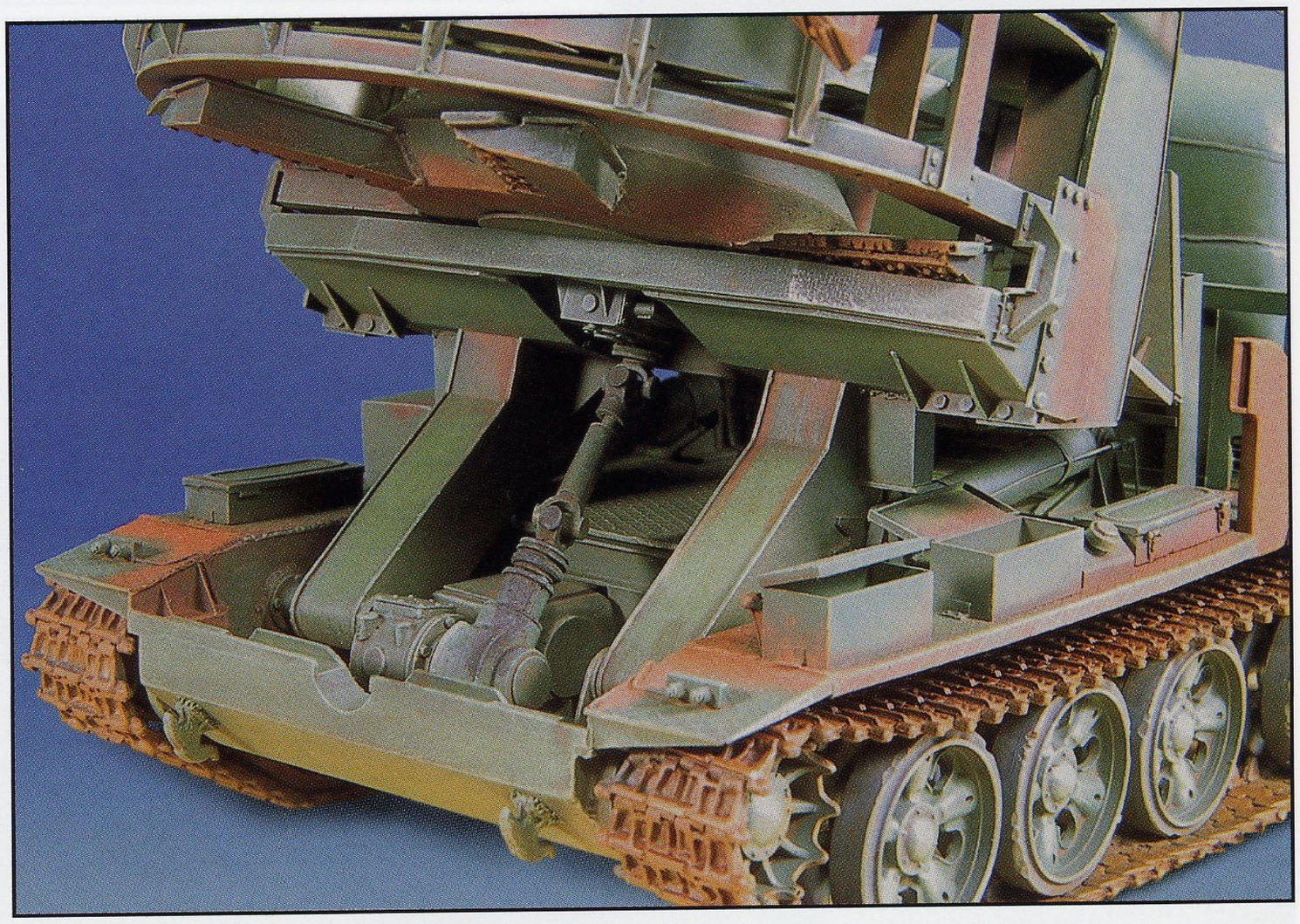
Aplico como base una tonalidad verde ruso 894 de la marca Vallejo, y después aclaro el centro de cada superficie con una tonalidad más clara. Posteriormente doy un lavado y un tratamiento a pincel seco con el fin de realzar los detalles.

Los efectos de óxido de recubren esta obra de ingeniería están inspirados en las fotos de un MDK 2 que fue abandonado tras haber servido en la zona de Chernobil. Para conferir al óxido un mayor relieve utilizo pinturas al pastel en polvo, que deposito con la ayuda del pincel sobre pinceladas en tonos marrones aplicadas con anterioridad cuando todavía están frescas.

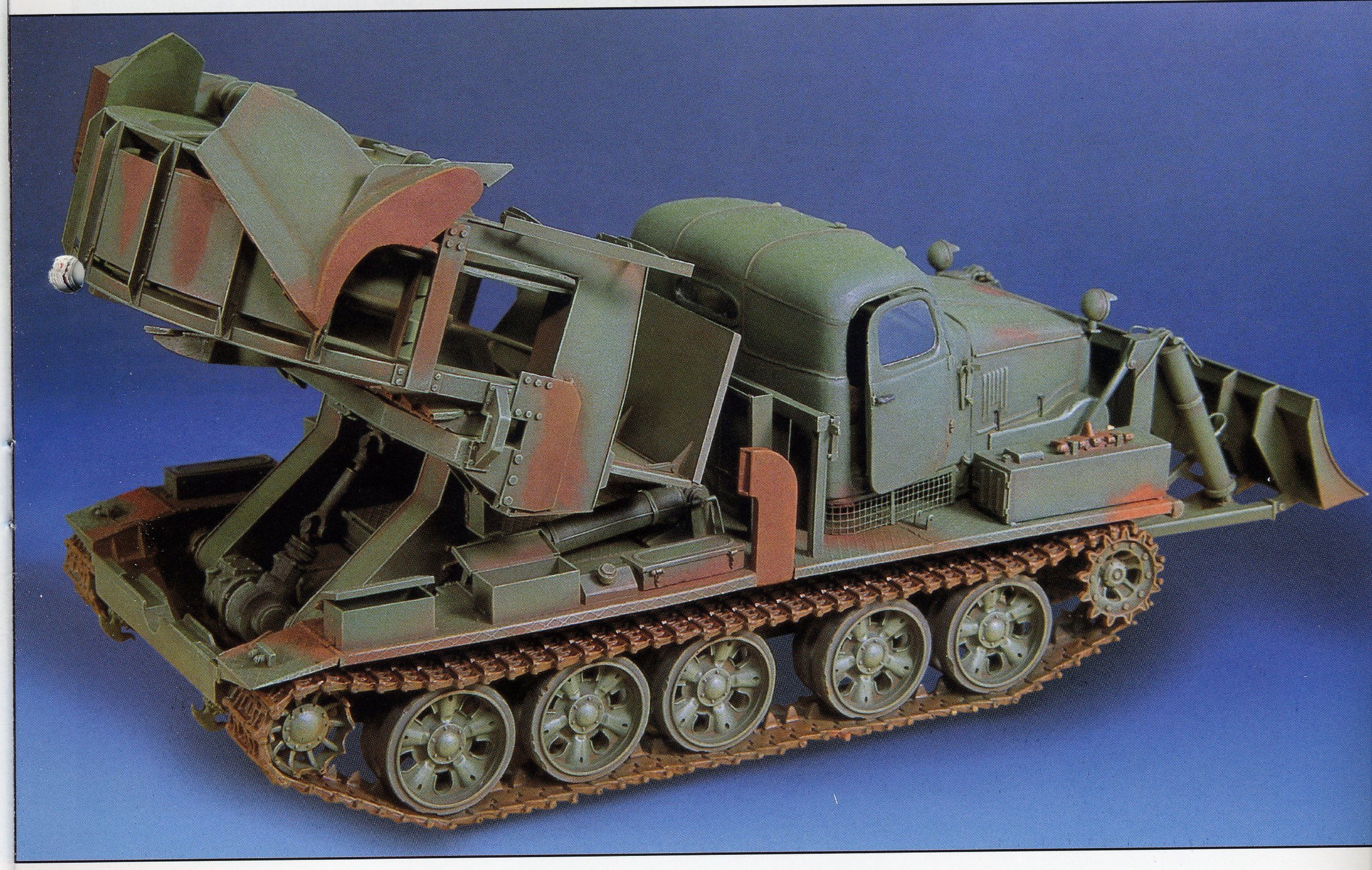
CONCLUSION

Es difícil describir el montaje de un modelo de construcción propia sin resultar aburrido o repetitivo. Hay que disponer, sobre todo, de un surtido completo de láminas y tiras de plástico, de tacos y toda clase de listoncillos y varillas. Las piezas, por así decir, más «tortuosas» (caso de los motores), se pueden obtener combinado básicamente trozos de formas diversas: bloques, tubos, etc., sellándose las juntas posteriormente con plástico líquido (piezas sobrantes de plástico que se disuelven en pegamento), o simplemente utilizar pasta de modelar más o menos disuelta.

Los volúmenes en tres dimensiones hay que desarrollarlos en dos: un cubo es la suma de seis cuadrados; un cono es un cuarto de círculo. Estas formas se recortan en lámina de plástico y se pegan y retocan con pasta de modelar para posteriormente desbastarlas y pulirlas con papel de lija o limas. Existen procesos de trabajo más complicados que resultan igualmente útiles, como hacer moldes o tornear piezas, pero eso no significa que no se pueda empezar a realizar maquetas a *scratch* utilizando métodos más sencillos. La construcción de un modelo requiere, ante todo, enormes dosis de paciencia, cuidado y reflexión. La satisfacción que se obtiene es directamente proporcional al esfuerzo realizado.



Bajo la estructura de la excavadora se encuentran los correspondientes soportes y el motor de accionamiento.

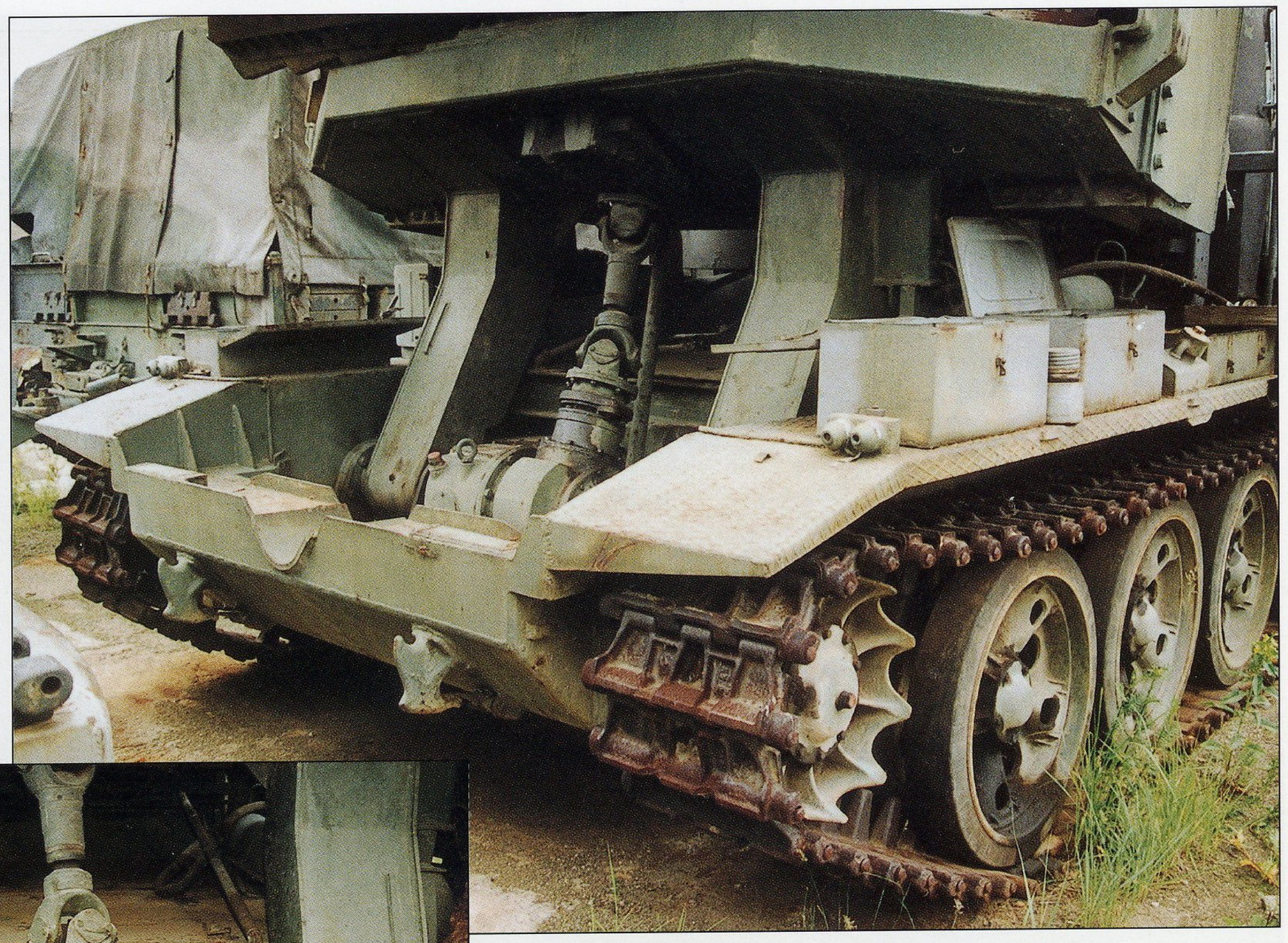


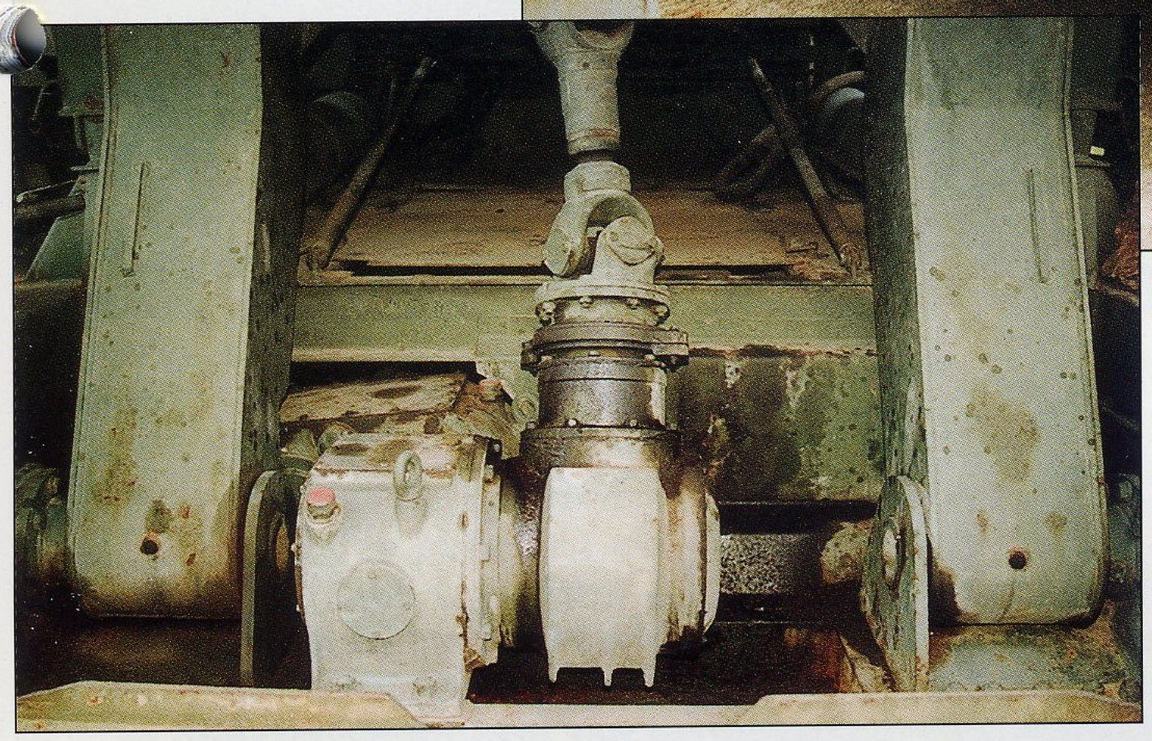
fotografías de Jochen Vollert

Vista general de un MDK 2 conservado en un museo ruso. Observar en este caso los grandes desconchones en la pala delantera; no se trata de óxido, sino del color utilizado como imprimación.

Por contra, este otro ejemplar muestra la pala delantera en un perfecto estado.

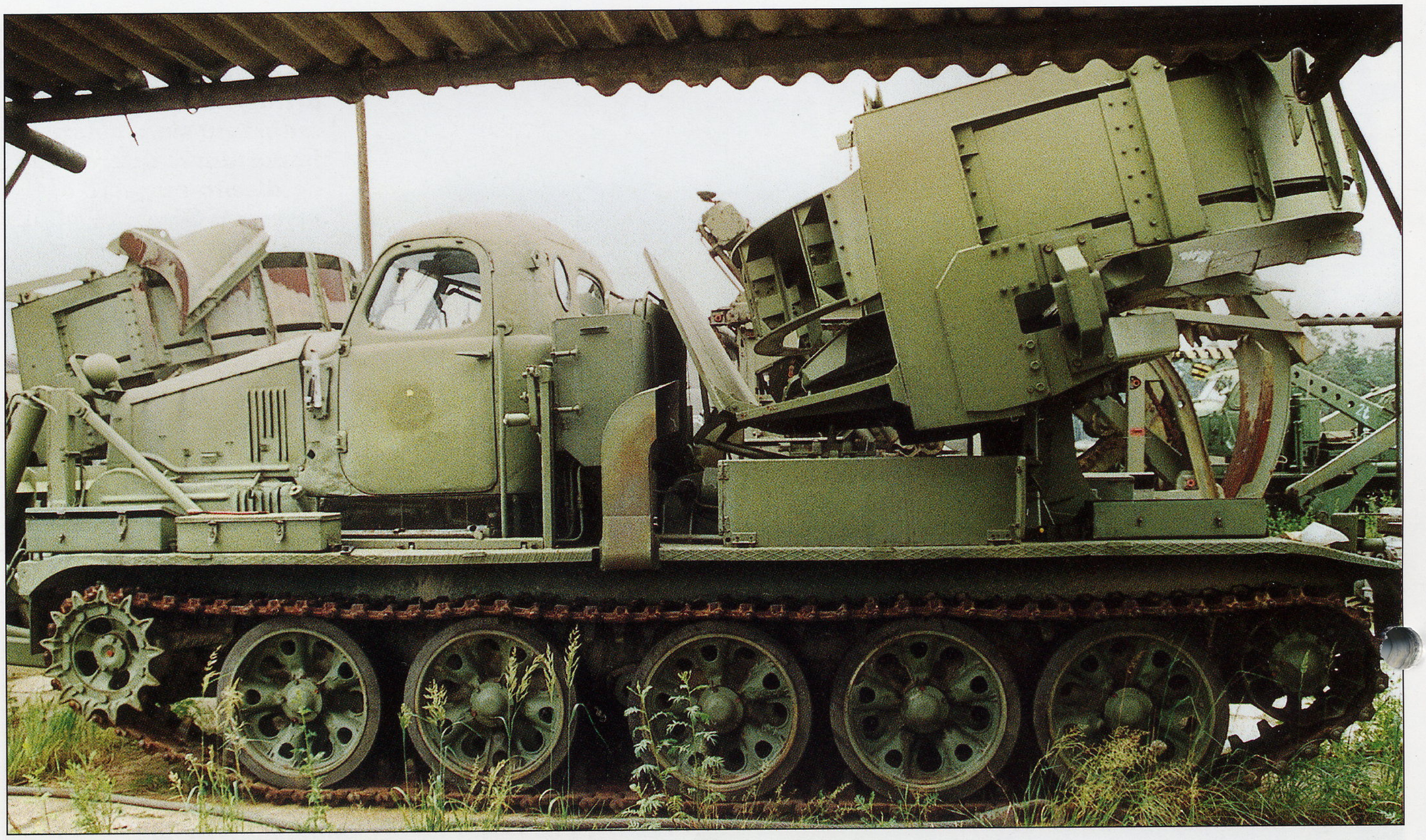
M1DK 2





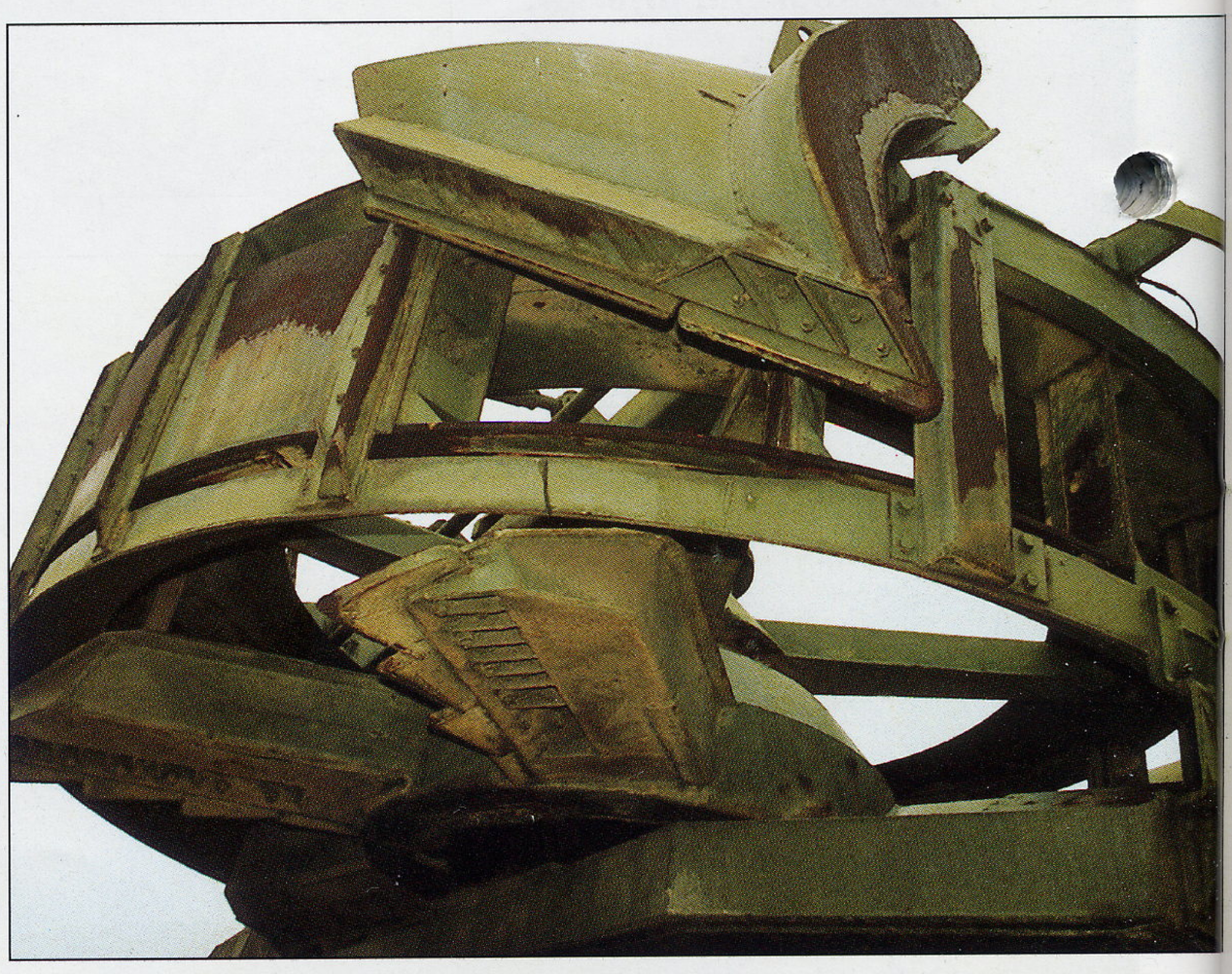
Este es el motor de accionamiento de la excavadora giratoria, conectada al mismo con un eje cardan. Observar también el grado de desgaste que presentan las orugas.

Esta vista superior muestra algunos desconchones en el techo de la cabina y en el capó, aunque es escaso el grado de desgaste general del vehículo.

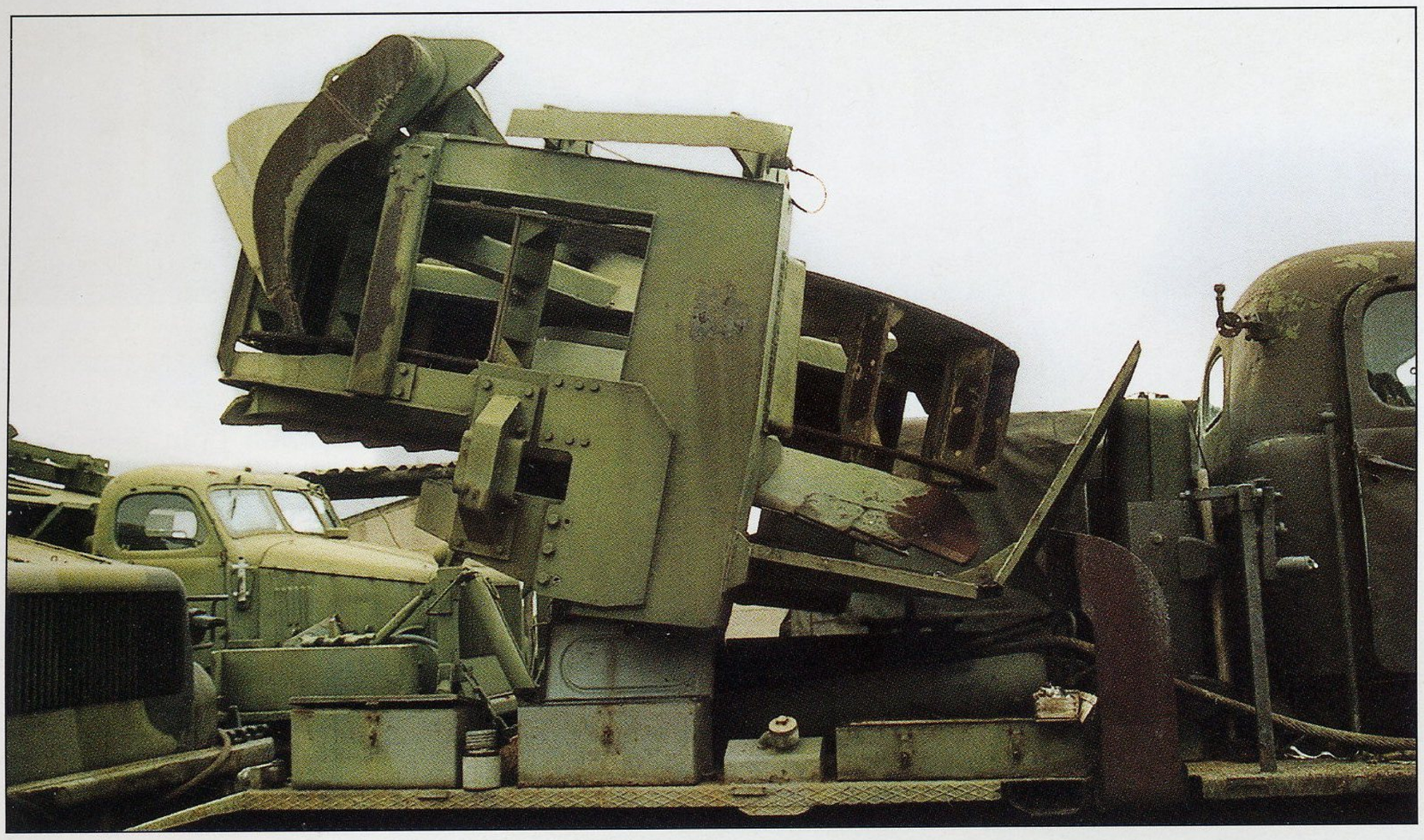


Fiel a una filosofía ya clásica en el diseño de los vehículos militares rusos, el MDK 2 incorpora algunos elementos estandarizados tales como las ruedas, prácticamente idénticas a las del carro de combate T-55.

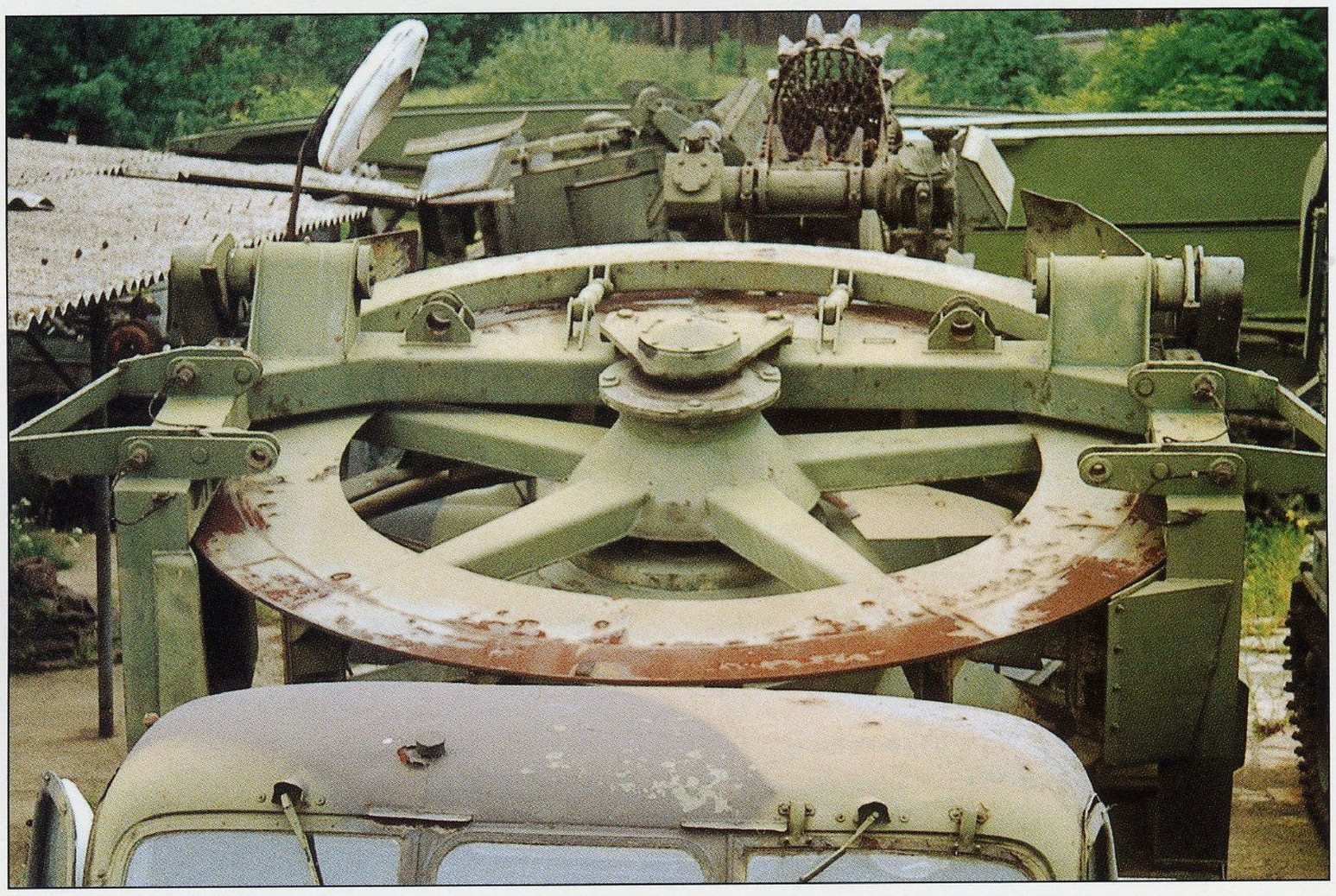
Esta es una de las seis cuchillas acopladas a la estructura giratoria encargada de remover y extraer la tierra. La pieza con los tres filos dentados podía desmontarse y sustituirse por otra nueva cuando se desgastaba por el uso.



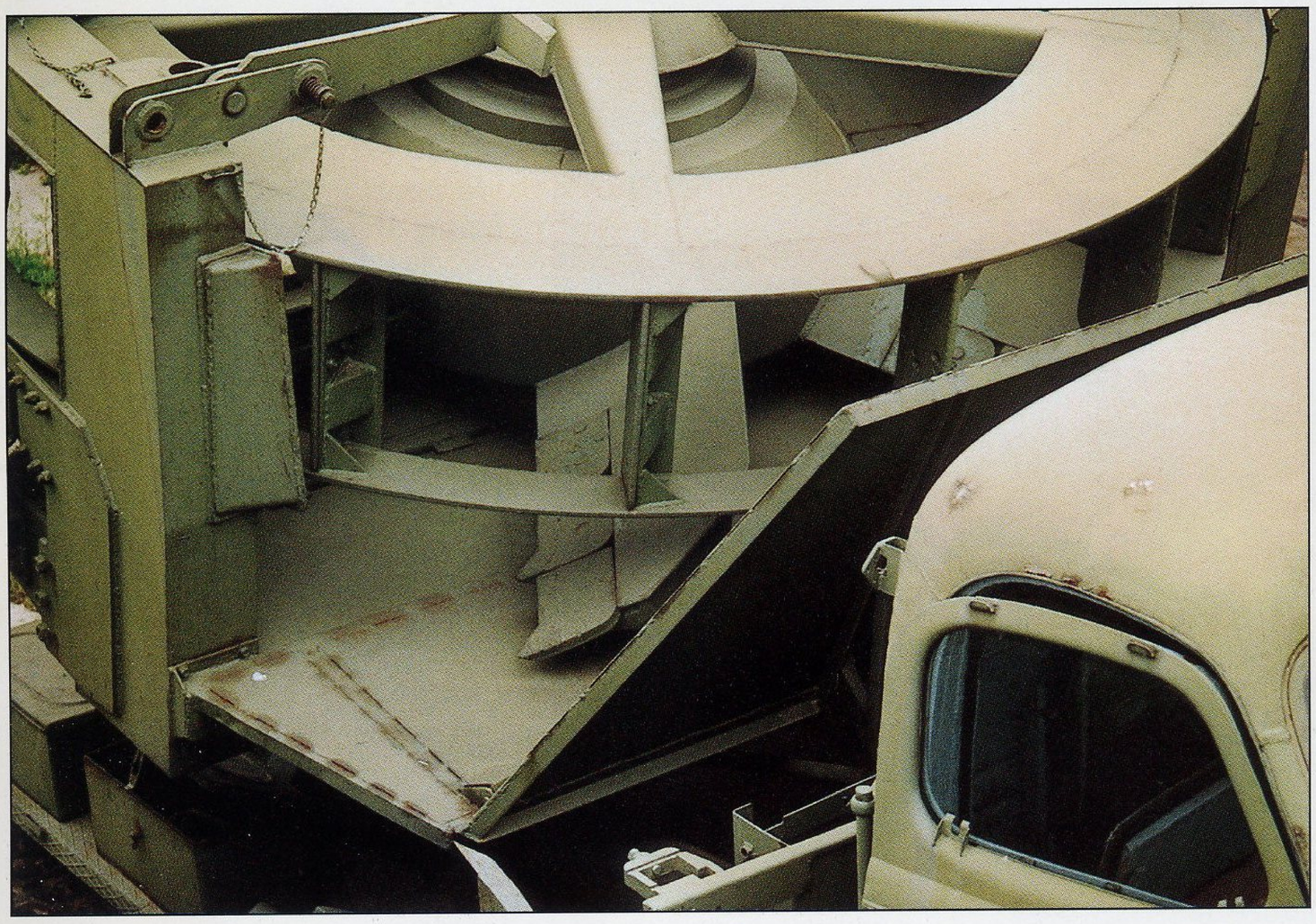
En esta foto podemos ver el deflector que sirve para expulsar la tierra removida, así como el perfil en cuña de una de las cuchillas. El funcionamiento de la excavadora y el consiguiente roce contra el terreno produce desgastes en partes muy concretas.



Basado en el tractor de artillería AT-T, el MDK 2 mantiene sin embargo importantes diferencias de diseño respecto al primero. Observar aquí algunos detalles como las cajas para guardar equipo, aunque una de las peculiaridades más notables del vehículo es la posición tan atrasada de los escapes tipo "snorkel". Aquí vemos la forma y el desgaste de escape situado en el lateral derecho.



La excavadora vista por arriba. Las cuchillas están integradas en una estructura giratoria dotada de cinco radios o aspas de chapa estampada. Sobre los extremos del eje superior transversal basculan los brazos que permiten el plegado de todo el conjunto excavador. Observar nuevamente el diferente grado de desgaste entre este vehículo y el que aparece en la fotografía inferior.



MDK 2: CUADRO TECNICO

Dimensiones en posición de marcha:
Longitud: 8 metros.
Anchura: 3,4 metros.
Altura: 3,95 metros.

Dimensiones en posición de trabajo:
Longitud: 10,23 metros.
Anchura: 4,05 metros.
Altura: 3,48 metros.

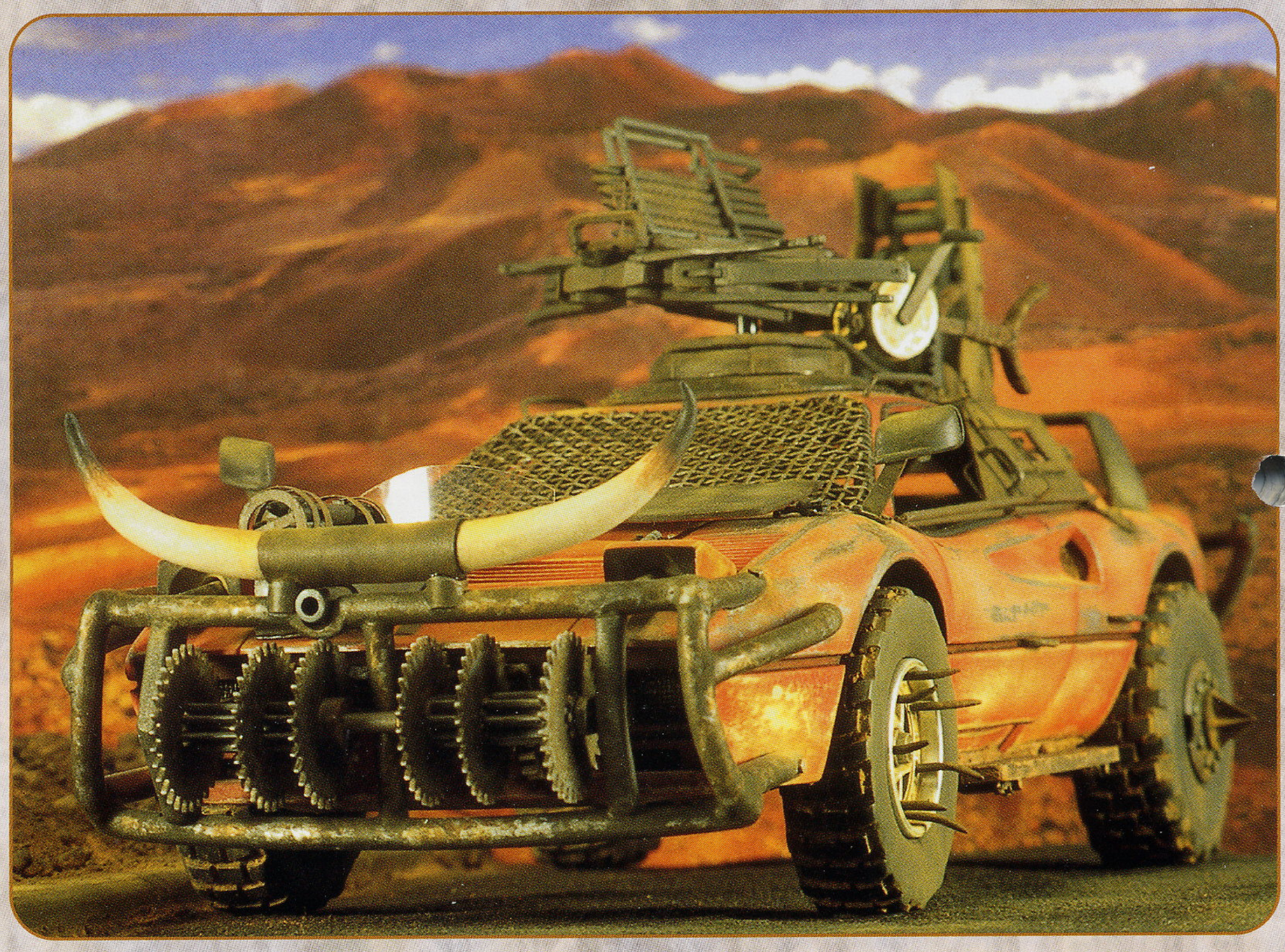
Motor:
Disposición: 12 cilindros en "V".
Potencia: 305 cv.
Velocidad máxima: 35 km/h.

Es ahora esta toma la que permite apreciar la forma superior de una de las seis cuchillas, todas ellas acopladas a un buje troncocónico central.

FERRARI GTO
MAD MASSIMO

por Diego Quijano
fotos de Luciano Rodríguez

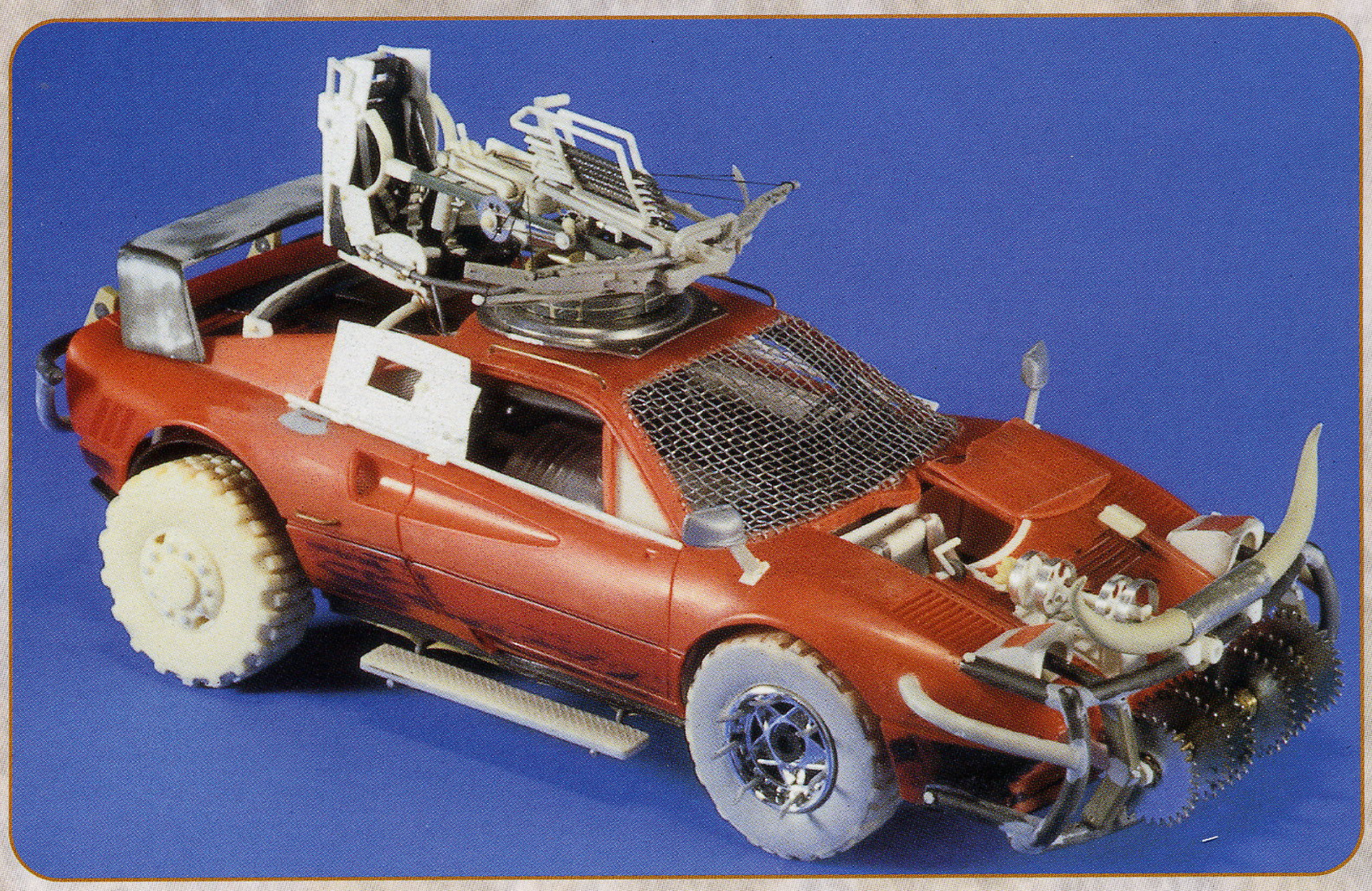
Esta es una de esas maquetas que, almacenadas durante mucho tiempo, decidí rescatar del olvido. Con ella voy a abordar la conversión de un Ferrari en un coche en plan Mad Max. Que los «ferraristas» me perdonen...



La maqueta de la que partí es el Ferrari GTO de Italeri a escala 1/24. No me gustaba su calidad y por ello acabó apilada en el clásico almacén junto con otras muchas desdichadas por largo tiempo, hasta que una vez más la ciencia-ficción la rescató del olvido eterno. Recuerdo el caso de un «Blackbird» y una batidora... Pero esa es otra historia.

PROCESO DE MONTAJE

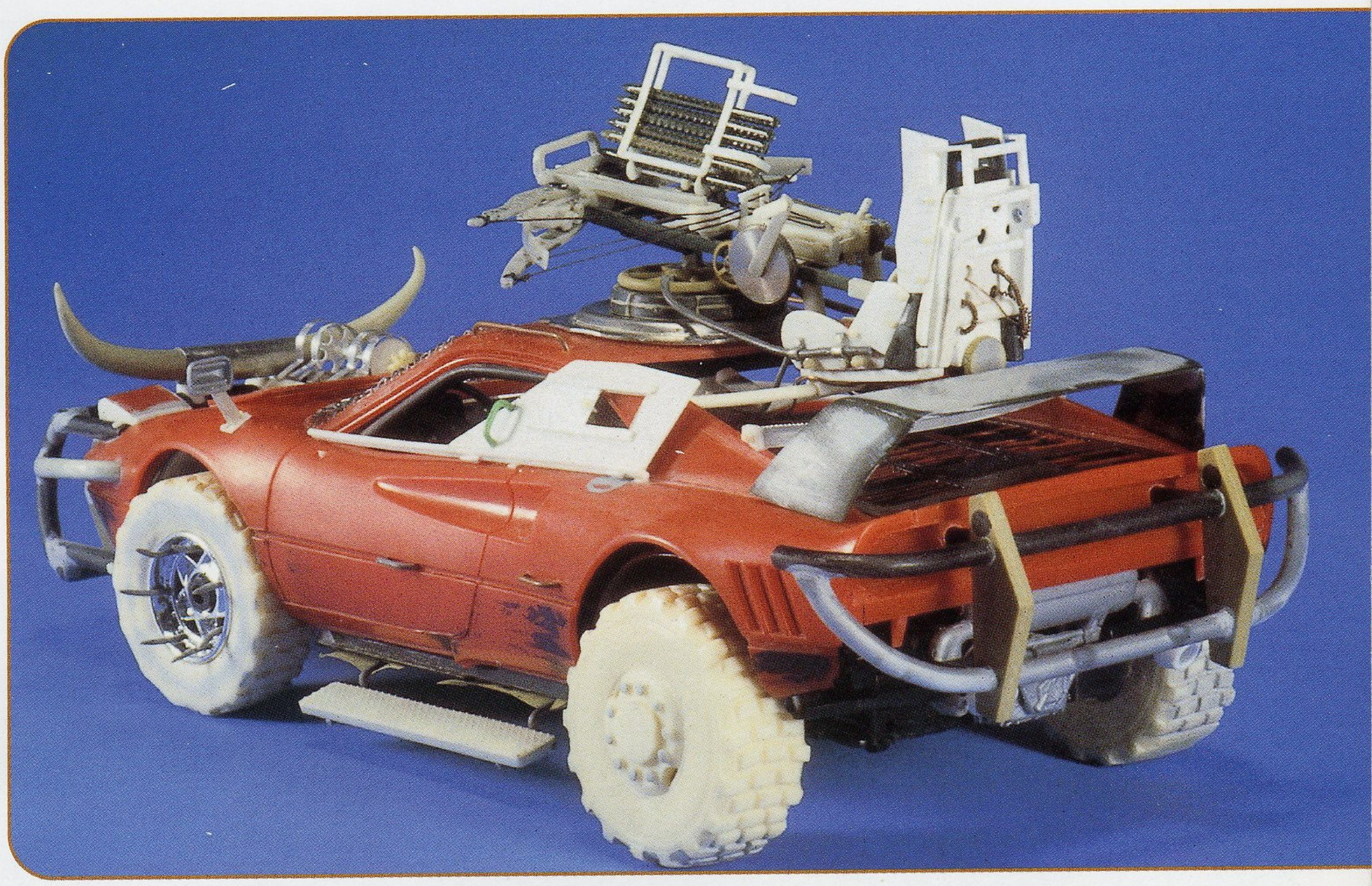
Lo primero es recurrir a la caja de piezas sobrantes y seleccionar todas aquellas que puedan resultar interesantes. Con ellas construí la ballesta, utilizando además varillas y tubos de plástico y algunas piezas provenientes de un reloj analógico. El sillón de la ballesta es uno de los del Ferrari, detallado con elementos de plástico; podemos darle un toque simpático haciendo que recuerde un asiento eyectable.



El arma del capó, una especie de lanza-arpones modificado (todavía no he decidido exactamente lo que es) está hecho con tubos de plástico. El cargador de tambor consta de varios círculos hechos con este mismo material y perforados, además de tiras metálicas sobrantes de un viejo fotograbado y algunas otras piezas. Los parachoques también están hechos con varillas de plástico inyectado, y el bidón con lámina de estaño. Las tuercas de resina repartidas por todo el vehículo son de Verlinden.

Las ruedas son copias hechas en resina a partir de dos vehículos militares a escala 1/35, un VEC y un BMR. Para encajarlas hace falta agrandar a medida su emplazamiento. Las llantas

delanteras son las del propio Ferrari (un toque de clase). Para construir el resto de los elementos utilizo el material habitual en casi todo *scratch:* varillas y planchas de plástico, lámina de estaño y alambre de varios grosores.

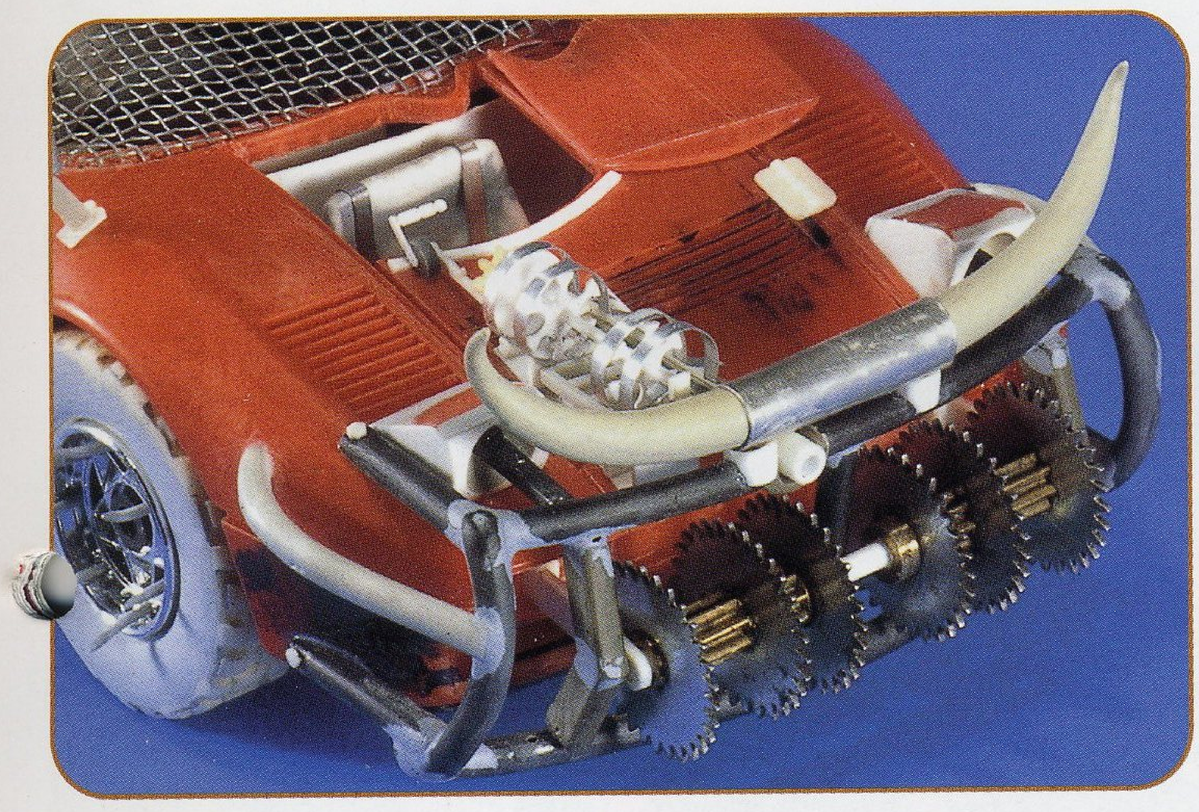


PINTURA DEL VEHICULO

Esta es sin duda la fase más interesante, ya que se trata de conseguir algo nada usual en los vehículos civiles: una degradación de la pintura por efecto de la intemperie.

Lo primero es pintar con un esprái de color aluminio toda la carrocería. Luego enmascaro y pinto con un tono amarillo pálido las partes de la misma que se supone son de fibra (cubierta del motor, capó y partes inferiores de la carrocería). Todo esto lo hago antes de pegar el resto de los elementos, que pintaré por separado.

Una vez dada la capa base se protege con unas cuantas manos de barniz aplicadas con aerógrafo o esprái. A continuación aplico una capa de color naranja, y sobre esta otra de rojo, ambos acrílicos de Tamiya. Sin barnizar la pintura procedo a lijar toda la carrocería, degradando de esta forma la pintura en unos sitios mas que otros. Lo ideal es hacerlo con una lija fina de taco flexible de grano 1200; se pueden usar lijas más gruesas para conseguir degradados más fuertes y efectos de arañazos.



Este tipo de modelos permite el aprovechamiento de toda clase de materiales reciclables, caso de los engranajes que "adornan" la parte delantera del coche.

EFECTOS DE OXIDOS

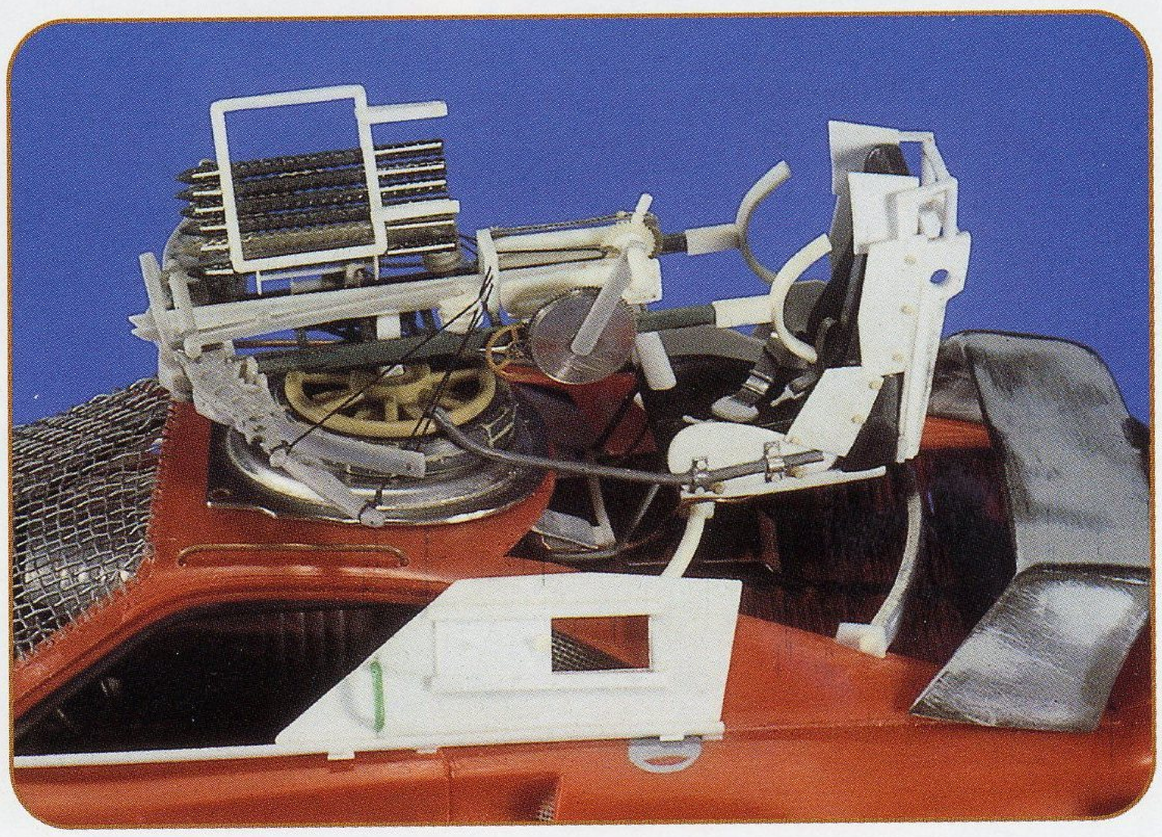
Como ya he comentado, los demás elementos del coche se pitan por separado antes de pegarlos, utilizando para ello varios tonos metálicos y oxidados. Lo más cómodo es trabajar con un mismo tipo de pintura, en este caso acrílicos de Vallejo.

Pinto los parachoques de color acero engrasado, y sobre esta base doy unas aguadas selectivas con marrón rojizo, plata y color humo. Para conseguir el acabado final froto grafito en polvo con ayuda de un pincel plano. El color humo de Vallejo es una especie de tinta marrón muy útil para imitar distintos efectos de oxido.

Las planchas de blindaje de las ventanillas y del asiento de la ballesta se pintan de marrón chocolate, sacando luces con marrón dorado y naranja a pincel seco. Seguidamente aplico una suave aguada irregular con color humo y de nuevo froto con grafito. Combinando estos dos métodos decoro el resto de los elementos oxidados, consiguiendo una adecuada riqueza de tonos (se pueden dar las aguadas más o menos disueltas o utilizar distintos tonos de marrón; disolver más o menos el color humo y aplicar más o menos grafito; combinar las aguadas con el pincel seco, etc.

EFECTOS DE SUCIEDAD

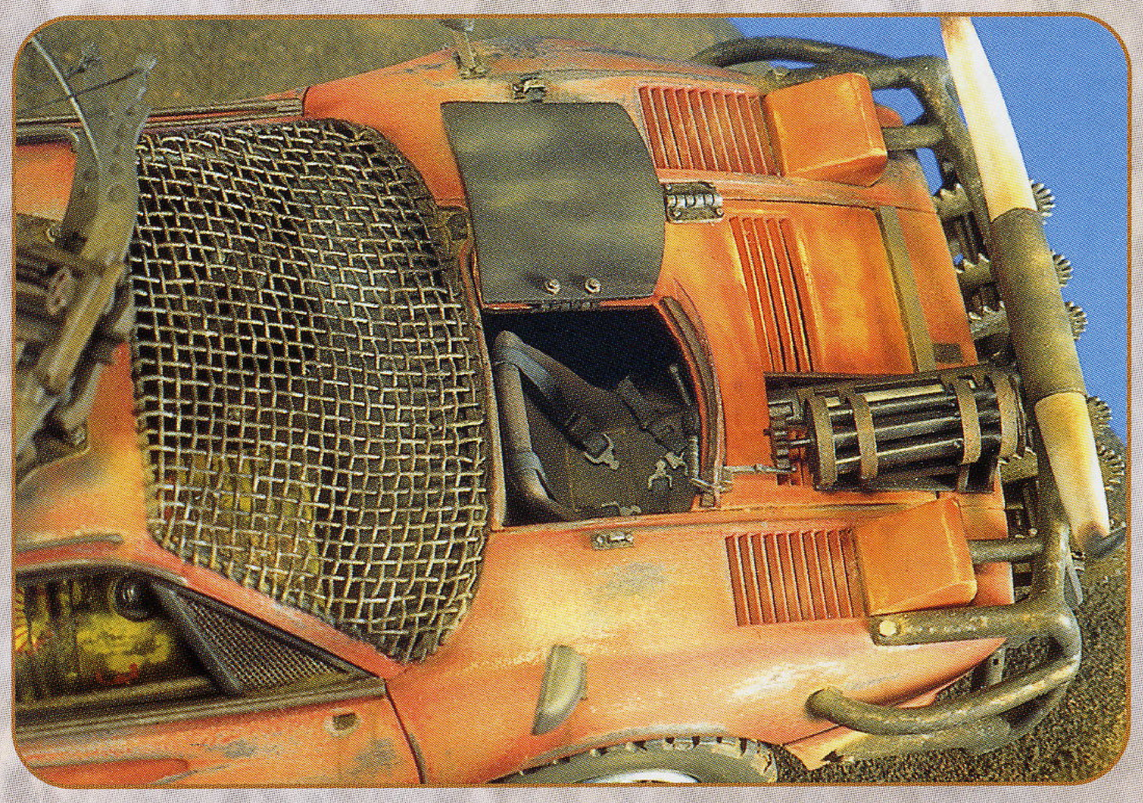
Para conseguir el toque final es esencial dar algunos efectos de suciedad lo que además ayudará a unificar el conjunto. De esta manera, sobre las ruedas distribuyo una serie de aguadas con marrón dorado, amarillo desierto y carne pálida.



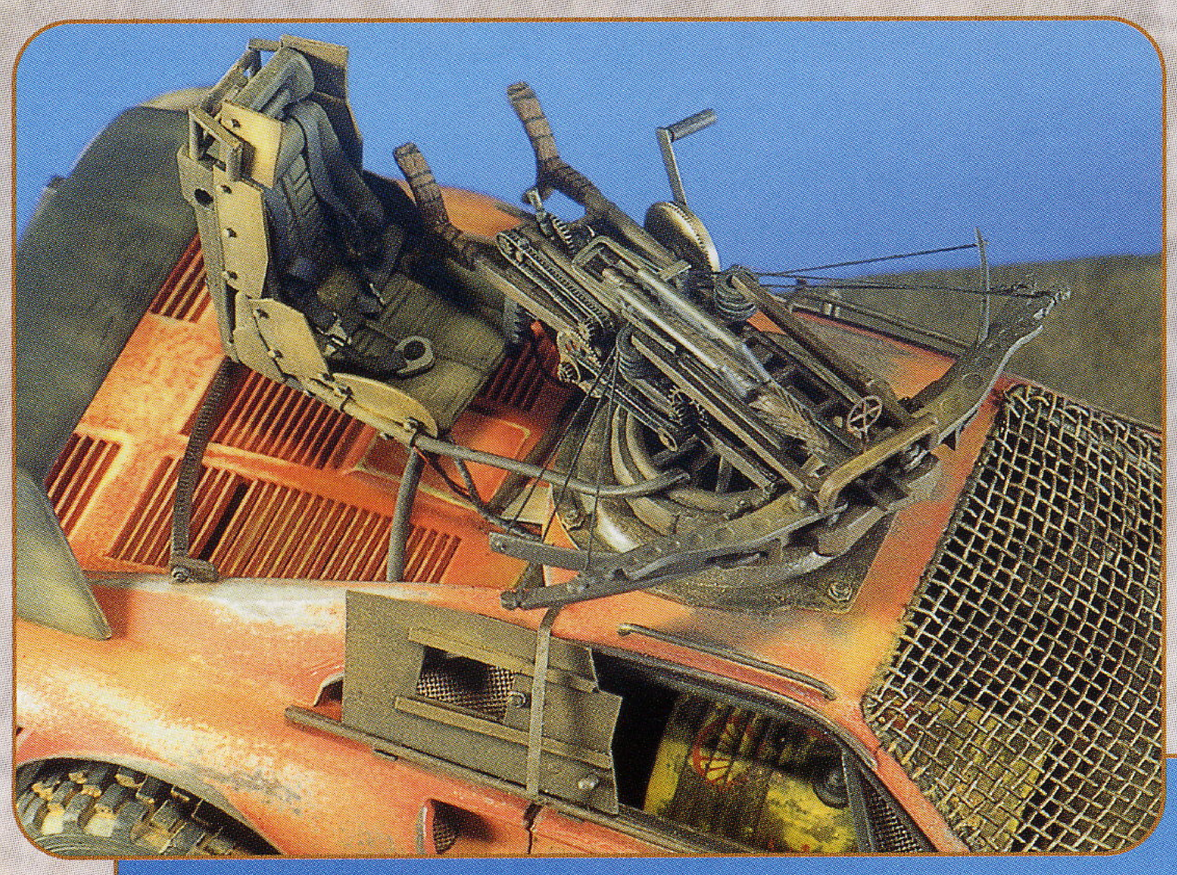
Sin duda, el detalle más original y laborioso de trabajar ha sido todo el puesto de tiro sobre el techo, con su temible ballesta. El asiento no oculta su inspiración en el de los modernos aviones.

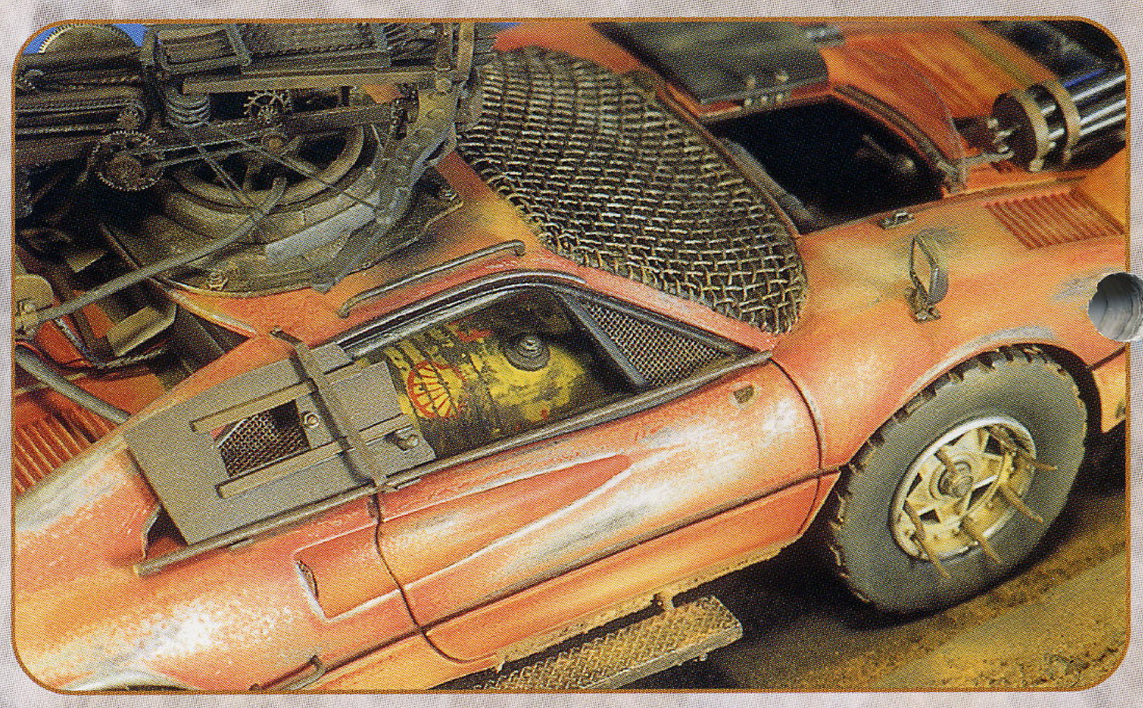
En las zonas de la carrocería que estén en contacto con elementos oxidados imito unos suaves chorretones con color humo. Para finalizar aplico un empolvado con colores al pastel por todo el vehículo con diversos tonos de marrón. Termino dando una capa de barniz en esmalte de Marabú, mezclando un 80% de barniz mate con un 20% de satinado. Hay que tener en cuenta que al barnizar desaparecerá parte del efecto de empolvado hecho con los pasteles.

El otro puesto de tiro está integrado en el capó delantero: un asiento y el cañón multitubo hecho con varillas de plástico.



Una vez dadas las correspondientes capas de pintura, utilizando naranjas y rojizos, la sometemos a la acción de una lija de grano fino para degradar los acabados.





EL PACÍFICO EN LLAMAS

"Niitaka Yama Noboru"

por Eduardo Cea Ovejero
(dibujos del autor)

Iª PARTE

El ataque de la Marina Imperial a la base de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, se realiza como consecuencia de una serie de situaciones y hechos que desde principios de siglo venían produciéndose en Extremo Oriente.

La potencia naval del Japón, menospreciada en occidente, da muestras de su preparación y valía a principios del siglo XX. Después de un largo período de ostracismo el Japón entra en la era industrial y pasa a desempeñar un papel cada vez más importante en la política internacional, sobre todo en los asuntos del este de Asia, atrayéndose la simpatía de Gran Bretaña y la desconfianza de Alemania, Rusia y Francia, naciones interesadas en contrarrestar la creciente influencia británica en la zona.

Después de su campaña victoriosa contra China, país que tuvo que pagar un alto precio con la cesión de la isla de Taiwán, las Islas Pescadores, Bonin y el archipiélago de las Ryu Kyu, al que pertenece Okinawa, el Japón puso sus ojos en la península de Corea, objetivo soñado desde tiempos lejanos, lo que comprometía la situación en la zona ya que el imperio ruso era el protector de los coreanos. Como demostración de fuerza Rusia envía una flota a Port Arthur.

El Japón se siente amenazado y se desencadena un conflicto que tiene su culminación en la batalla de la isla de Tsushima (ver artículo sobre el acorazado *Mikasa* en EuroModelismo nº108). Esta acción supone el reconocimiento del Japón como potencia naval, lo que le llevaría a construir nuevos buques para aumentar su poderío.

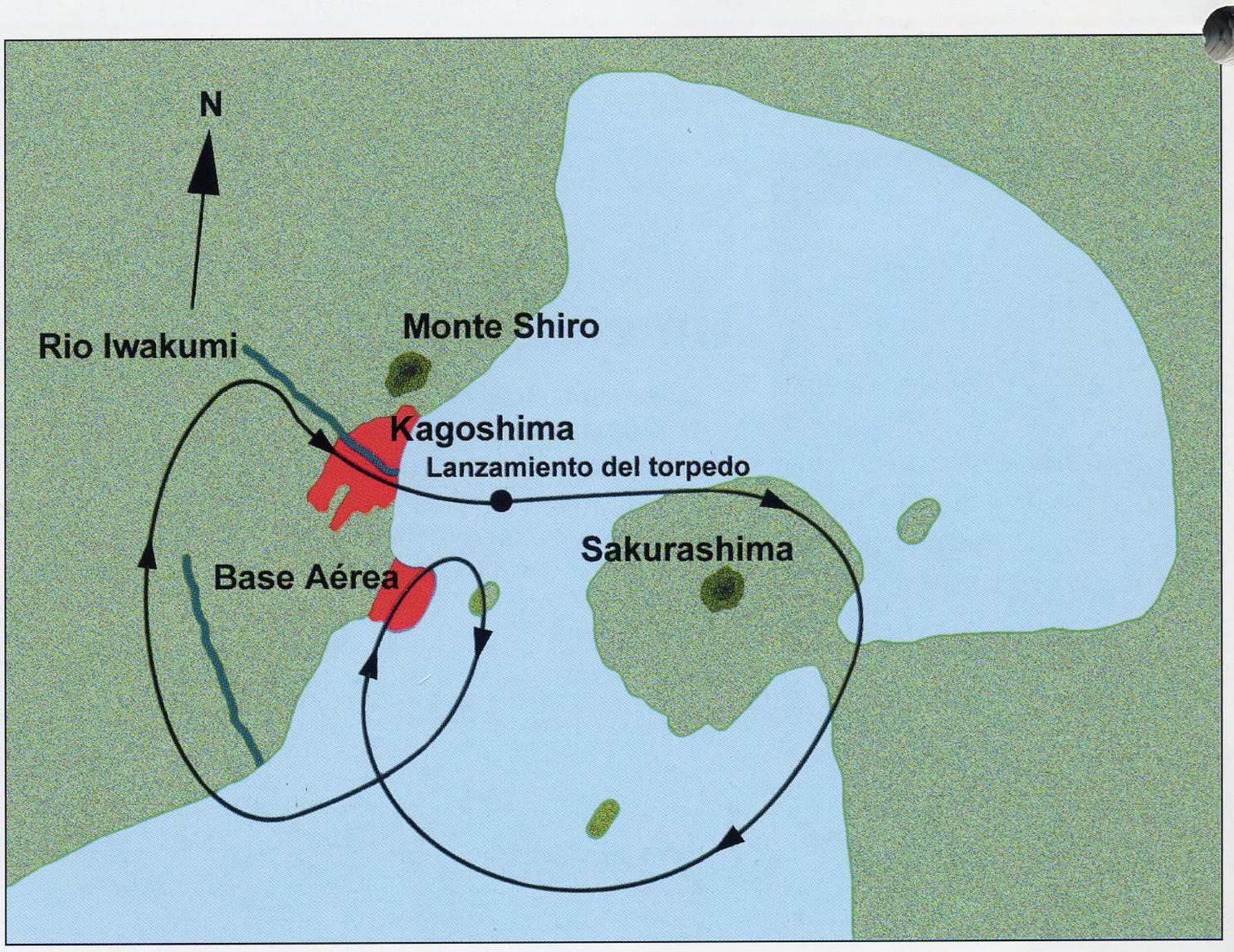
Gracias a su participación en la Primera Guerra Mundial, en la que combatió junto a Gran Bretaña y Francia, el *Imperio del Sol Naciente* obtiene las Carolinas, Peleliu, las islas Marshall y las Marianas, antiguas posesiones alemanas, pero desde muy antiguo

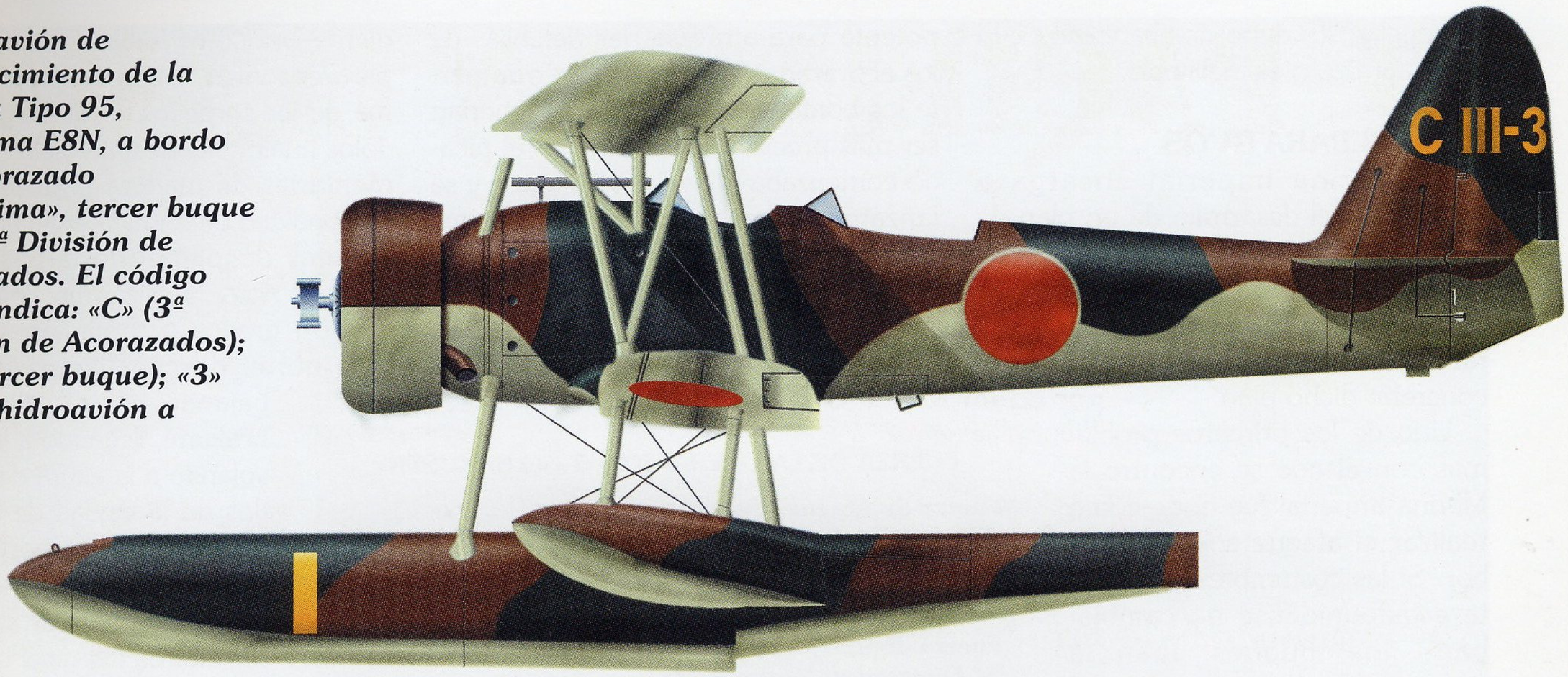
Bandera del almirante Togo, desplegada a bordo del acorazado «Mikasa» en la batalla naval de Tsushima.

Mapa de las operaciones de entrenamiento llevadas a cabo por las tripulaciones de los aviones torpederos en Kagoshima.

tenía puesta su mirada sobre China, dando comienzo a las operaciones militares en aquel país en 1937. Sin embargo, los ejércitos chinos recibían ayuda de Estados Unidos, Gran Bretaña y la Unión Soviética, con suministros provenientes de Birmania e Indochina. Esta situación incrementa la tensión entre el Japón y los Estados Unidos y la URSS, provocando dos enfrentamientos armados contra esta última en 1938 y 1939 que acabaron con un pacto de neutralidad suscrito el 13 de abril de 1941.

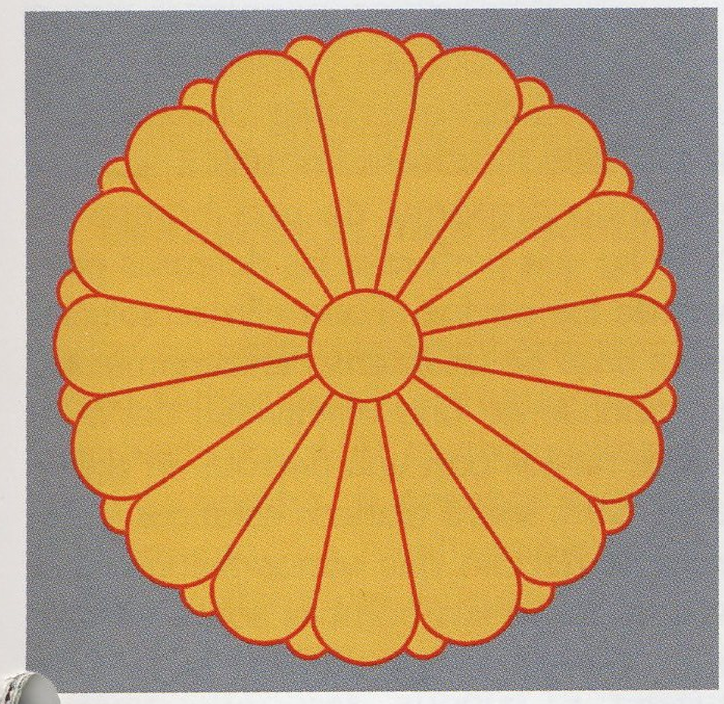
Con las espaldas guardadas, Japón prepara su expansión en el Sudoeste Asiático, sobre todo en la Indochina francesa, lo cual consigue presionando al Gobierno de Vichy por mediación de Alemania. El 23 de septiembre de 1940 empieza a utilizar las bases situa-





Hidroavión de reconocimiento de la marina Tipo 95, Nakajima E8N, a bordo del acorazado «Kirishima», tercer buque de la 3ª División de Acorazados. El código CIII-3 indica: «C» (3ª División de Acorazados); «III» (tercer buque); «3» (tercer hidroavión a bordo).

das en aquella zona contra China, mediando al mismo tiempo en la solución del conflicto surgido entre el reino de Siam y Francia, obteniendo por sus servicios el monopolio sobre la cosecha de arroz y la utilización del puerto de Haiphong. Desde esta posición amenaza las Filipinas, Malasia y Birmania, por lo que las relaciones con los Estados Unidos, Gran Bretaña y Holanda se deterioran aún más. A finales de abril de 1941 se celebra en Singapur una reunión entre representantes militares australianos, indios, neozelandeses, británicos y estadounidenses para determinar las medidas a adoptar frente a un posible ataque nipón.



Emblema del crisantemo, que llevaban en la proa todos los buques de la Marina Imperial.

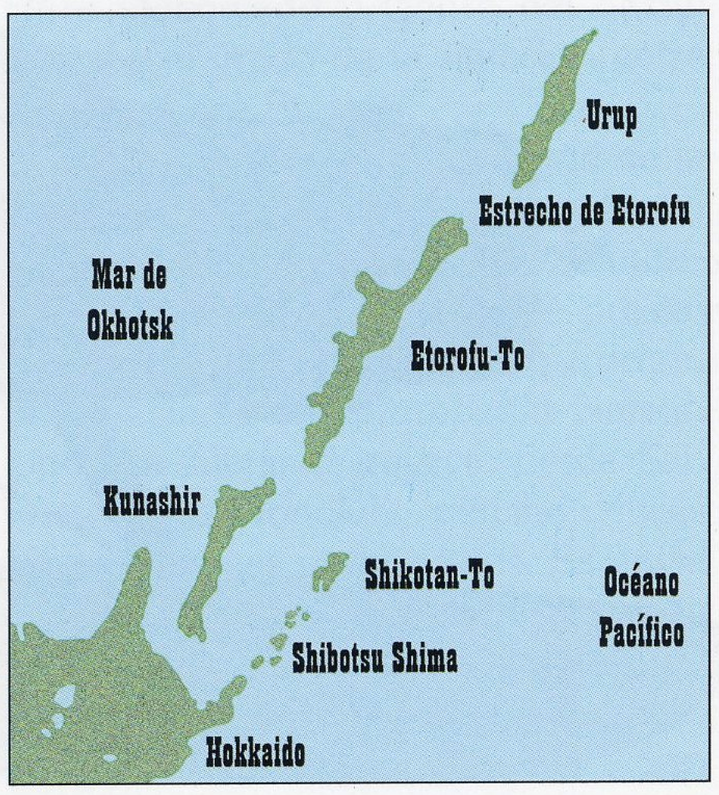
Existe además otra cuestión que viene a complicar aún más las cosas. En el Tratado de Washington de 1922 se concertó la relación de los llamados *«Capital Ship»* (acorazados) que podrían construir Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón, que era de 5-5-3, es decir, por cada cinco acorazados construidos por los Estados Unidos o Gran Bretaña, Japón únicamente podía botar tres, pero un punto importante no se consideró en aquel tratado: los portaaviones.

En aquellos años los acorazados se consideraban los buques sobre los que gravitaba el poderío de las flotas, y los pocos portaaviones existentes debían proteger a éstos. Pasado un tiempo se intentó renovar este convenio mediante una conferencia de desarme a celebrar en Londres en 1935, pero debido a la presión ejercida por los militares nipones se realiza una reunión previa en 1934 en la que Japón se desvincula de cualquier tratado que recorte el desarrollo de su flota.

En 1941 la Marina Imperial es la más poderosa desplegada en el Pacífico. A los diez portaaviones nipones solo se le enfrentan cinco estadounidenses y uno británico; un total de seis que pronto bajará a cuatro, ya que tanto el *Hornet* como el *Yorktown* son trasladados al Atlántico.

Pero existen otras tres características importantes que no debemos pasar por alto: primero la dispersión de las fuerzas occidentales, que tienen que controlar lugares dispersos y lejanos entre sí. La segunda afecta a la utilización de los portaaviones; mientras que las potencias occidentales constituyen su flota de portaaviones como defensa de los acorazados, en la Marina Imperial los portaaviones son el eje de la misma, sobre los cuales gravitan las demás unidades. Por último el mando aliado era diverso y cada nación tenía su jefe supremo, lo que dificultaba la toma de decisiones adecuadas al momento. Por el contrario la *Rengo Kantai* (Flota Combinada) de la Marina Imperial se encuentra bajo el mando único del almirante Isoruku Yamamoto desde el 30 de agosto de 1930.

La situación se agrava entre los Estados Unidos y Japón. En el *País del Sol Naciente* las facciones militaristas han ido tomando el poder y han iniciado un proceso de expansionismo que lleva a ampliar las conquistas en China, pero las necesidades de materias primas vitales para continuar con el esfuerzo de la guerra no se encuentran en Japón, sino en el Sudeste Asiático. La caída de Francia permite a los japoneses ocupar Indochina y de este modo acceder a las materias primas del país, y cortar de paso las rutas de suministro de los Estados Unidos hacia las tropas chinas del general Chiang Kai Shek. Al mismo tiempo los Estados Unidos cortan los suministros al Japón



Situación de la isla Eterofu, al norte de Hokkaido (Japón).

y congelan sus depósitos bancarios... El enfrentamiento es inevitable.

LOS PREPARATIVOS

La Marina Imperial encarga a Yamamoto el desarrollo de un plan de ataque a la flota estadounidense del Pacífico. Ayudado por el capitán de fragata Minoru Genda y el contraalmirante Tamon Yamaguchi, se pone a concretar dicho plan.

Uno de los primeros problemas con el que se encontró la Marina Imperial fue el de cómo realizar el ataque a Pearl Harbor. Si las costumbres de la flota estadounidense no cambiaban, los buques iban a permanecer en el puerto arbolados y el ataque con aviones torpederos imposibilitaría alcanzar a los navíos situados entre los de la primera fila y la costa. Además, la estrechez de la bahía y la poca profundidad de la misma (12 metros) suponía la imposibilidad de lanzar los torpedos desde la altura habitual, ya que éstos al incidir en el agua se sumergían unos 20 metros antes de subir al nivel de navegación. A todo habría que añadir también la escasa distancia, unos 480 metros, entre el punto de lanzamiento de los torpedos y los muelles con sus altas grúas y edificaciones, lo que iba a requerir grandes dósis de pericia por parte de los pilotos.

El ataque a los navíos de la segunda línea debería realizarse con aviones de bombardeo horizontal, volando a una altitud media, pero había que encontrar una bomba lo suficientemente potente para atravesar las defensas de los acorazados enemigos. Por otra parte los bombarderos en picado deberían ser más precisos; normalmente el picado comenzaba a los 1.500 metros y se lanzaba la bomba a los 600 metros, pero este sistema se consideraba no apropiado en Pearl Harbor. Por último, la coordinación de tres tipos de aparatos diferentes con cuatro misiones distintas complicaba en alto grado la operación.

FUERZA DE LA OPERACIÓN «Z-GO SAKUSEN»

Fuerza de Ataque. Vicealmirante Chuichi Nagumo
1ª División de Portaaviones: *Akagi, Kaga.*
2ª División de Portaaviones: *Hiryu, Soryu.*
5ª División de Portaaviones: *Shokaku, Zuikaku.*

Fuerza de Apoyo. Vicealmirante Gunichi Mikawa
3ª División de Acorazados: *Hiei, Kirishima.*
8ª División de Cruceros Pesados: *Tone, Chikuma.*

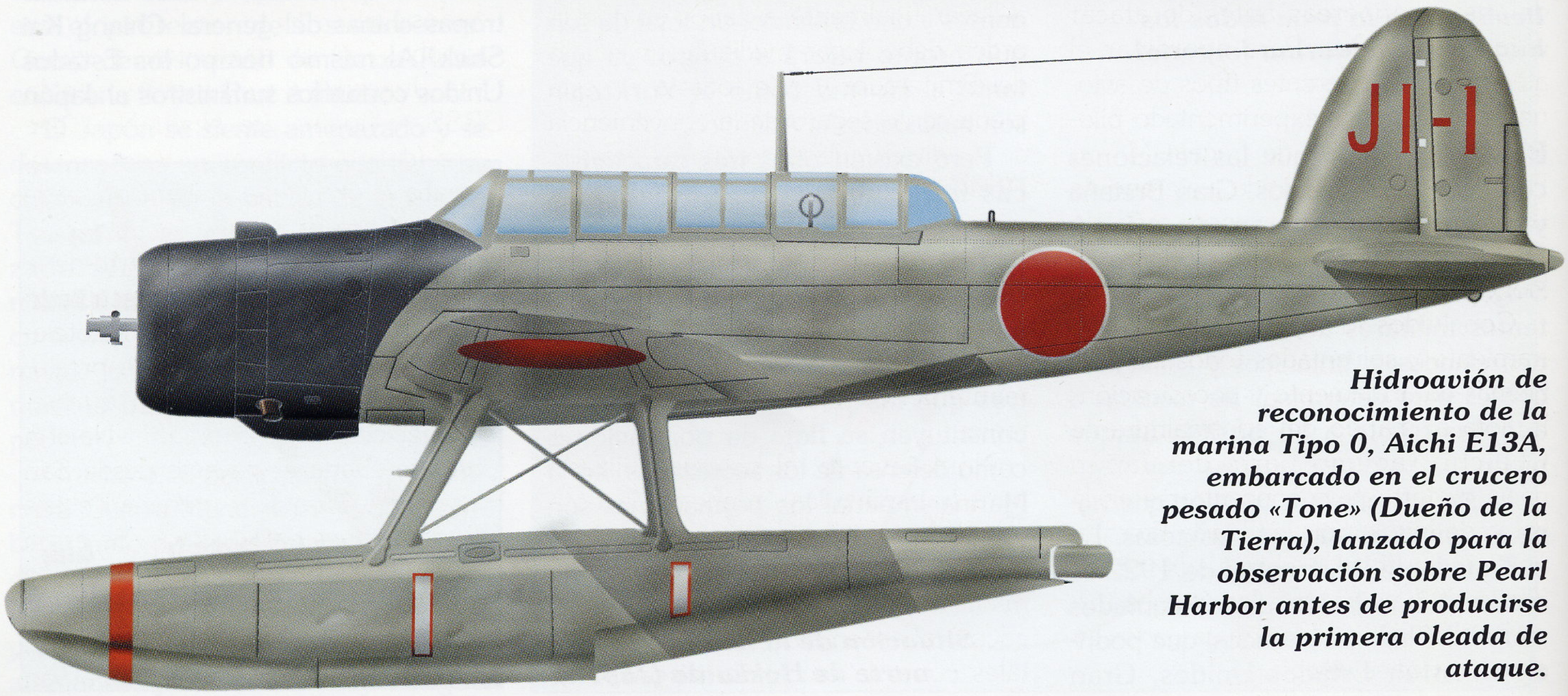
Fuerza de Protección. Contraalmirante Sentaro Omori
3ª División de Acorazados: crucero ligero *Abukuma.*
1ª División de Destructores: *Tanikaze, Hamakaze, Urakaze, Asakaze, Kasumi, Arare, Kagero, Shiranhui, Akigumo.*

Fuerza de Seguridad. Capitán de navío Kjiro Imaizumi
1ª Flotilla de Submarinos: *I.19, I.21, I.23.*

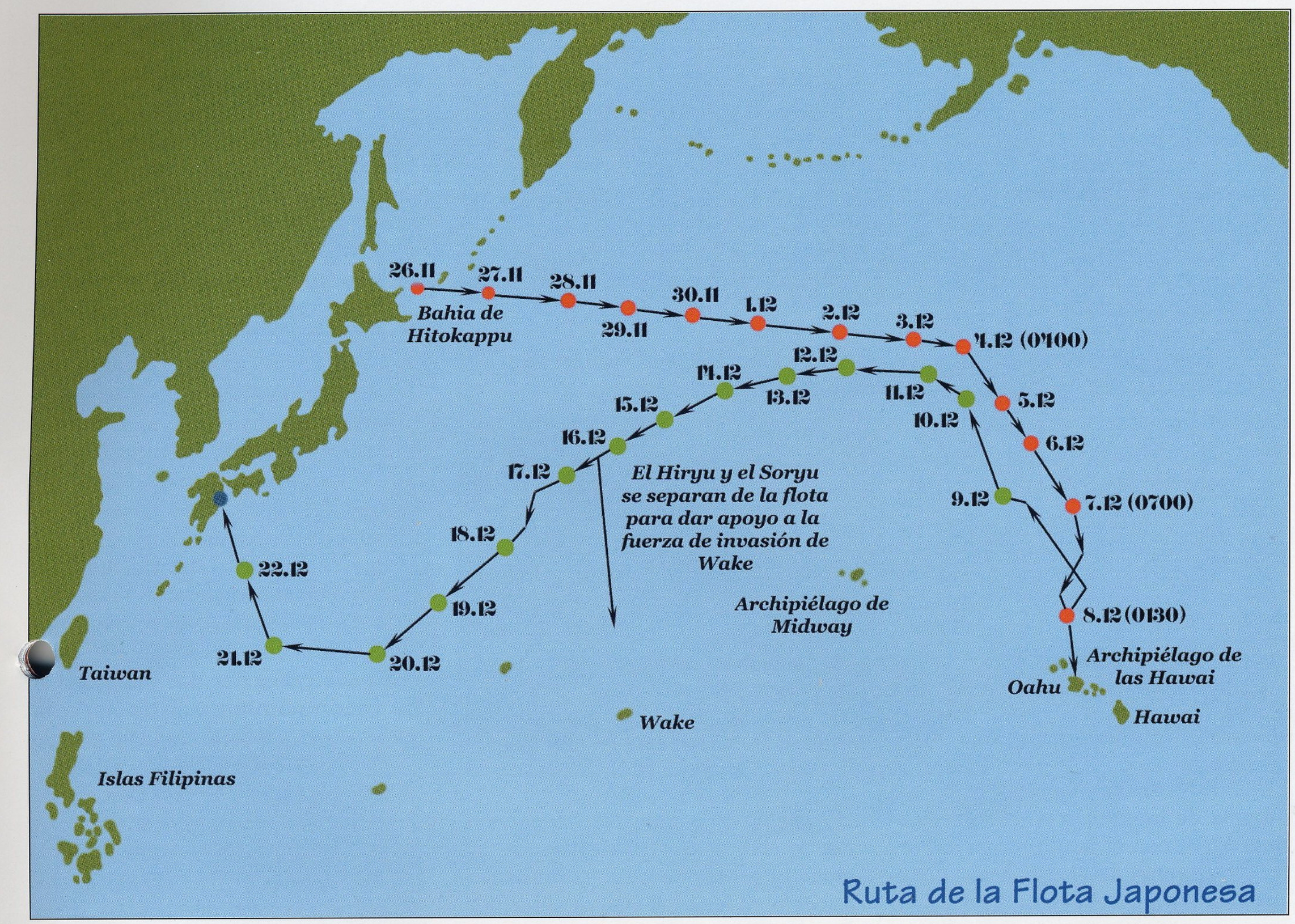
Fuerza de Aprovisionamiento: petroleros *Kyokuto Maru, Kykuyo Maru, Kenyo Maru, Kokuyo Maru, Shinkoku Maru, Tho Maru, Toei Maru, Nippon Maru.*

Mientras que el almirante Yamamoto desarrollaba su plan, el adiestramiento de las tripulaciones de los aviones embarcados comienza frenéticamente. Los torpederos se entrenan en la bahía de Kagoshima, de similares características respecto a Pearl Harbor. En el centro de la misma se eleva el volcán Sakurashima, de 1.200 metros, utilizado para simular la isla Ford. Los ingenieros japoneses trabajan sin descanso para encontrar una solución al problema de los torpedos de 800 kg, dotándolos finalmente de unas aletas complementarias de madera para reducir la profundidad de entrada en el agua. Los aviones despegan de la base naval hacia el norte, realizan un amplio giro de 360 grados y continúan en dirección norte; después giran de nuevo, bajando por el valle del río Iwakumi, llegando a la costa y volando a la altura de los tejados de la ciudad de Kagoshima. Una vez pasado el almacén de Yamagataya los pilotos nivelan el aparato a 25 metros del nivel del mar y a una velocidad de 150 nudos. En Pearl Harbor el lanzamiento del torpedo se debería realizar a unos 500 metros del objetivo, elevándose rápidamente y girando a la derecha. Cada tripulación realiza este ejercicio cuatro veces al día.

También los aviones de bombardeo horizontal tenían sus propios problemas. El primero era cómo hacer que la efectividad alcanzase un mayor nivel; el segundo disponer de una bomba de 800 kg que perforase las defensas pasivas de los navíos. Todo ello se solucionó a base de un intenso entrenamiento, pasándose de una efectividad del 50% sobre navíos con una derrota en zigzag a un 80% sobre blancos estáticos. Además se decidió que varios aviones a la vez lanzaran sus bombas sobre un mismo objetivo, lo que aumentaba las probabilidades de hacer blanco.



Hidroavión de reconocimiento de la marina Tipo 0, Aichi E13A, embarcado en el crucero pesado «Tone» (Dueño de la Tierra), lanzado para la observación sobre Pearl Harbor antes de producirse la primera oleada de ataque.



Derrota de la flota adscrita a la Operación «Z-Go Sakusen», desde su salida de la bahía de Hitokappu.

Por su parte los bombarderos en picado se han estado entrenando para caer hasta los 450 metros antes de soltar la bomba, y después elevarse rápidamente. La localización de los blancos se iba a ver dificultada por el humo de los incendios producidos en ataques anteriores, aunque la misión de la primera oleada era destruir las defensas antiaéreas antes de atacar objetivos navales. Para coordinar el ataque de los diferentes tipos de aviones se eligió a un experimentado piloto naval, el capitán de fragata Mitsuo Fuchida, amigo de Genda, veterano de la guerra de China y con más de 3.000 horas de vuelo. Era el hombre idóneo.

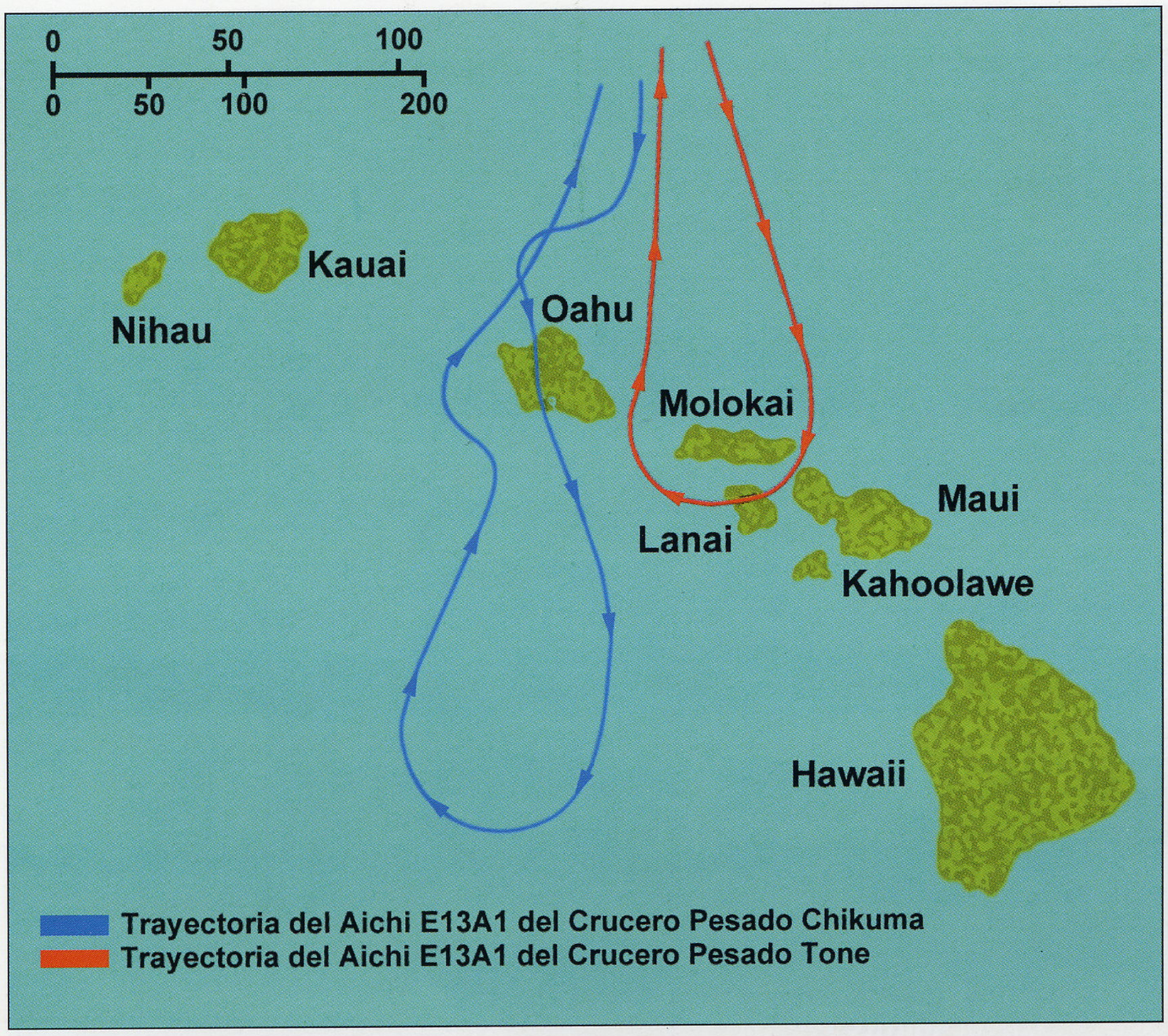
Concluidos los ejercicios de adiestramiento y solventados todos los problemas de armamento y coordinación, la flota al mando del contraalmirante Chuichi Nagumo parte del Japón hacia el norte para concentrarse en la bahía de Hitokappu, en la isla Eterofu, perteneciente al archipiélago de las Kuriles. Allí se reciben los últimos torpedos de 800 kg, que son cargados en el portaaviones *Akagi*.

HACIA PEARL HARBOR

El 26 de noviembre de 1941, a las 8 horas 50 minutos de una fría y brumosa mañana, los buques componentes de la fuerza participante en la Operación *Z-Go Sakusen* al mando del vicealmirante Chuichi Nagumo abandonan la bahía de Hitokappu. Existe la incertidumbre sobre si el ataque se va a llevar finalmente a cabo, ya que la orden debe llegar mediante un edicto del Emperador y éste todavía no está plenamente seguro de la conveniencia de entrar en guerra contra los Estados Unidos. Tanto es así que tres días después de la partida se convoca en palacio una reunión con los consejeros del Emperador, pues el protocolo no permitía la comparecencia directa del *Mikado*. Mientras, los buques navegan manteniendo un estricto silencio de radio.

Normalmente, el sistema utilizado para transmitir las órdenes a la flota era el denominado «Código Púrpura», el cual era descodificado por unas máquinas especiales que solamente se encontraban en sitios muy concretos, tales como la embajada japonesa de Washington. Para esta ocasión se establece un sistema de mensajes al que los japoneses han denominado «Código de los Vientos». Estos mensajes debían emitirse al final de los partes meteorológicos que se radiaban desde Tokio: *Hagashi No Kaze Ame* (lluvia del este y viento) se refería las relaciones diplomáticas entre Japón y Estados Unidos; *Kita No Kaze Kumure* (nuboso y viento del norte) servía para describir la situación con la URSS, y finalmente *Nishi No Kaze Hare* (despejado y viento del oeste) indicaba el grado de la situación entre Japón y Gran Bretaña.

El inminente ataque por parte de la Flota Combinada pudo ser descubierto el día 29 de noviembre. Un radiotelegrafista llamado Grogan y que prestaba servicio en el trasatlántico *Lurine,* perteneciente a la compañía Natson Line que cubría el trayecto desde San Francisco a Honolulú, percibe débiles retransmisiones entre navíos. Se envía el correspondiente informe pero no se tiene en cuenta. Para aumentar la confusión, el 2 de diciembre parte del puerto de Yokosuka con destino a San



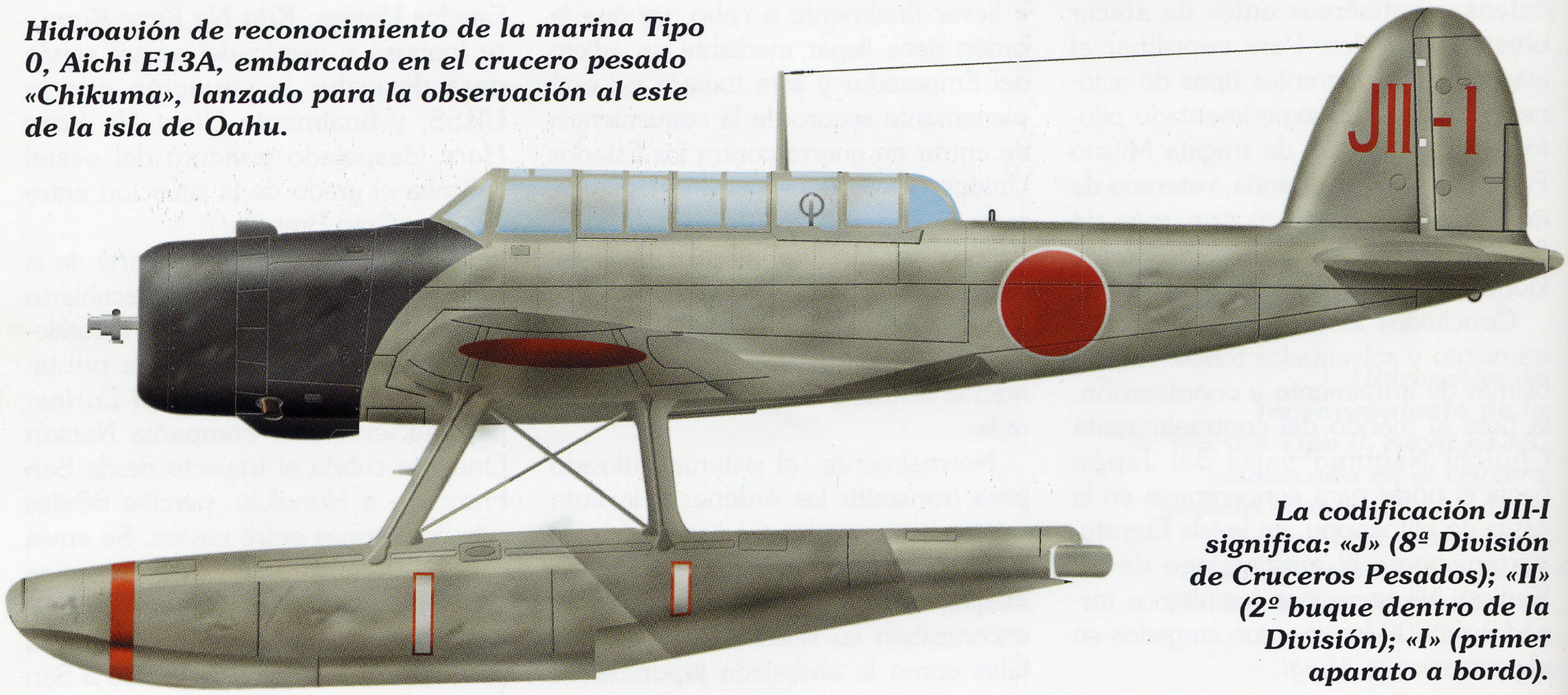
Ruta de reconocimiento seguida por los hidroaviones de los cruceros «Tone» y «Chikuma».

Francisco el *Tatsuma Maru,* buque insignia de la compañía naviera japonesa NYK, con el propósito de realizar un intercambio de ciudadanos japoneses por norteamericanos. Ese mismo día a bordo del *Akagi* se recibe un mensaje cifrado de Yamamoto: *Niitaka Yama Noboru* (subir al monte Niitaka), que confirma que el ataque va a realizarse el 8 de diciembre según el horario japonés, 7 de diciembre en Oahu. Nagumo comunica estos planes a la tripulación, que los recibe con los tres gritos rituales: *Tenno Heika Banzai* (larga vida al Emperador).

El 4 de diciembre, a las 8 horas 30 minutos se recibe el mensaje que hace que Nagumo pierda todas sus esperanzas de abortar el ataque; Radio Tokio emite el correspondiente parte meteorológico, al final del cual se escucha la frase «viento del norte ligeramente más fuerte, puede transformarse mañana en tiempo nuboso». Lo que no sabían los japoneses es que el «Código Púrpura» había sido descifrado por los servicios de inteligencia estadounidenses. La flota de Nagumo pone proa al sur, hacia Oahu.

Entre los días 5 y 6 de diciembre se realiza el reabastecimiento de los navíos que componen la flota. Terminada esta operación Nagumo ordena a los petroleros que den la vuelta, ya que la menor velocidad de estos le permitirá alcanzarlos durante el viaje de regreso. Con ello demuestra una vez más su preocupación y cautela en el mando, algo que más adelante pagaría con creces. En la medianoche del viernes 6 de diciembre, horario del Japón, se alcanza el punto de no retorno: los submarinos se acercan a Pearl Harbor con el fin de poder lanzar los sumergibles enanos, que tienen la misión de introducirse en la bahía y atacar a los navíos anclados.

Por fin llega el día del ataque. Nagumo quiere cerciorarse de la situación de la flota estadounidense en aquella mañana de domingo y para ello hace catapultar dos hidroaviones de reconocimiento Tipo 0 Aichi E13A; uno desde el crucero pesado *Tone* tripulado por Yoichi Takahashi, Ryozo Narukawa y Nobuo Oku, con la misión de reconocer el área sur de la isla de Oahu y las aguas entre las islas Molokai, Lanai y Maui; mientras que el segundo lo hace desde el *Chikuma* tripulado por Akira Ito, Masaaru Fukoka y Fushanobu Kasamori con la misión de comprobar la situación en Pearl Harbor. Las noticias que se reciben de ambos hidroaviones no son todo lo buenas que cabría esperar: el tiempo y la visibilidad son idóneos y los buques enemigos se encuentran en la posición prevista, pero no hay ningún portaaviones americano dentro del puerto...



Hidroavión de reconocimiento de la marina Tipo 0, Aichi E13A, embarcado en el crucero pesado «Chikuma», lanzado para la observación al este de la isla de Oahu.

La codificación JII-I significa: «J» (8ª División de Cruceros Pesados); «II» (2º buque dentro de la División); «I» (primer aparato a bordo).

Concursos

CONCURSO MINIATURISTA M.A.P.A.

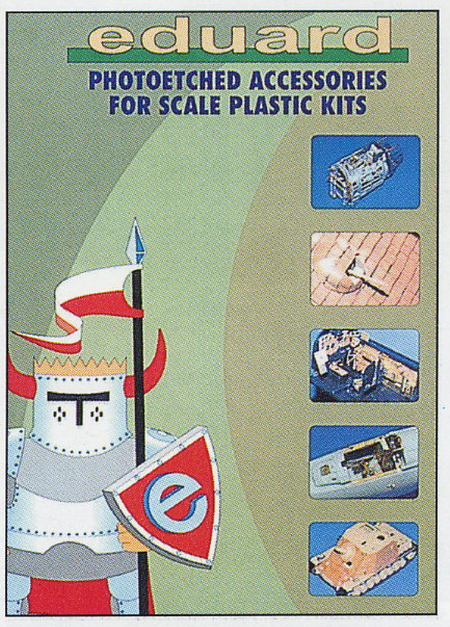
Tal y como ya os informamos en el nº116, esta asociación palentina se encuentra dando los últimos retoques organizativos a su concurso, a celebrar los días 1 y 2 de junio de 2002, aunque las obras se podrán presentar el viernes 31 de mayo. Este evento cuenta con el patrocinio del Excmo. Ayuntamiento de Villamuriel de Cerrato, la Delegación de Defensa de Palencia, la empresa vallisoletana TRYCSA y la Comisión de Modelismo de ACUP. Entre otras actividades, se anuncia una interesante conferencia a cargo de Rafael A. Permuy sobre la aviación de caza republicana en la Guerra Civil. Información: Asociación Miniaturista Cultural MAPA, c/Nueva 23, 4º-A, 34190 Villamuriel de Cerrato (Palencia). *Web:* //es.geocities.com/minimapa *E-mail:* mapa2001@mixmail.com

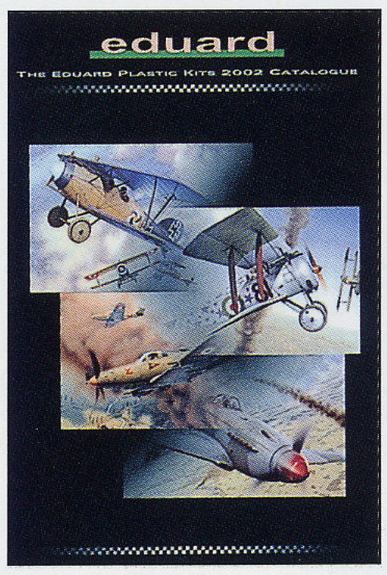
Novedades

EDUARD

Distribuidor: J. ESCARRÉ

La marca checa ha alcanzado un nivel tan extenso de referencias, que éstas acaban de ser agrupadas en un solo y práctico catálogo de fácil consulta, en el cual y convenientemente clasificadas por temas y escalas, podemos ver cómo son todas y cada una de sus famosas planchas de metal fotograbado para superdetallar vehículos militares a escala 1/35, aviones a 1/72, 1/48 y 1/32, barcos a 1/700, etc.; un «libro» de 270 páginas que incluye todas las referencias de Eduard hasta la fecha, complementado con unas fotos finales a color que muestran el aspecto de diversos kits mejorados con estas referencias. Independiente de éste ya se encuentra disponible también el catálogo 2002 de Eduard-ProfiPack dedicado a sus kits de aviones a 1/144, 1/72 y 1/48, ilustrado en este caso a todo color.





ITALERI

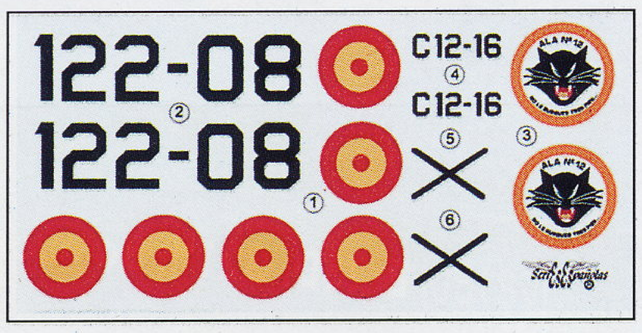
Distribuidor: CASA GALAN

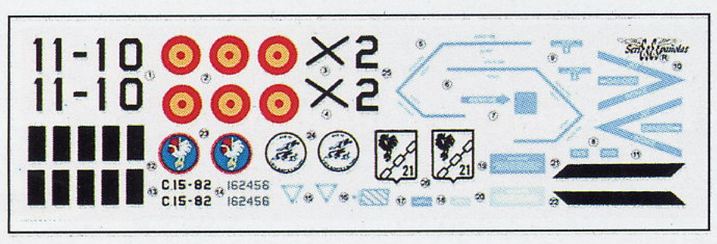
2615 ***F-5E TIGER II***

El éxito del *Tiger II* como caza de exportación también ha tenido su eco entre los fabricantes de kits, existiendo muchas reproducciones del mismo a distintas escalas. Este nuevo modelo a 1/48 recuerda bastante en cuanto a detalles y despiece al antiguo de Monogram. Lo mejor son los finos y muy correctos detalles exteriores en el fuselaje, alas y timón. En cuanto a las calcas, incluye dos decoraciones *Agressor* de los US Marines y la USAF, ampliándose las opciones a las fuerzas aéreas de Taiwán, Corea del Sur y Singapur.

SERIES ESPAÑOLAS

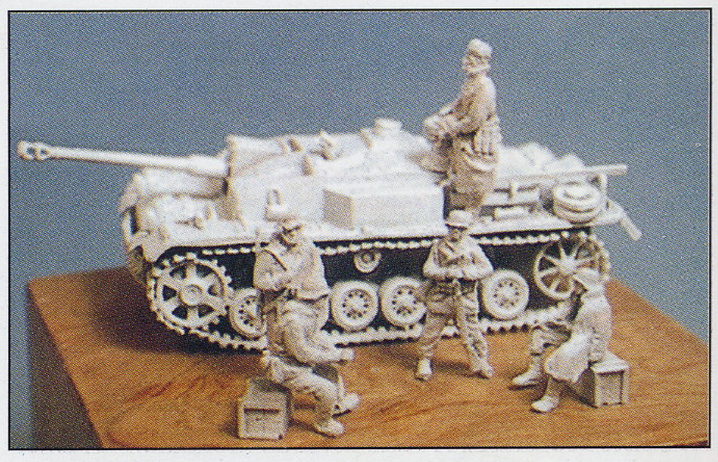
Esta interesante serie de calcas dedicada a los aviones de nuestro Ejército del Aire cuenta con dos nuevas e interesantes referencias para el F-4C Phantom y el F/A-18A Hornet. La primera incluye numerales e insignias para el aparato del Ala 12 matriculado 122-08 (C12-16); mientras que la segunda permite representar el aparato del Ala 11/21 de Morón matriculado 11-10 (C.15-82). Dichas referencias están disponibles a escala 1/72, 1/48 y 1/32. Series españolas también posibilita, previa petición, personalizar nuestras maquetas con numerales y emblemas exclusivos. Información: 954 121 092/667 200 187.
E-mail: espacal@yahoo.es

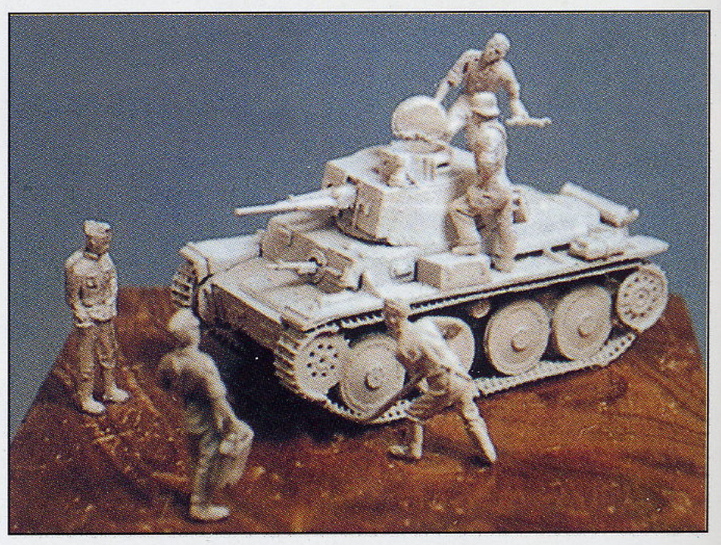




MINIATURAS ALEMANY

Excelente, bonita y toda una excepción dentro del mercado modelístico español la serie de pequeñas escenas con figuras y vehículos a escala 1/72. Nuevas referencias ya disponibles: *FG7211* **Panzer II Ausf.D & DA[illegible] Soldiers:** cuatro soldados del Afrika Kor[illegible] en actitudes de descanso junto con el kit completo del pequeño carro alemán. *FG7212* **Panzer 38(t) & German Mechanic Team:** esta vez son cinco mecánicos de la Wehrmacht los que se afanan sobre el popular carro de origen checo. Estas figuras resultan perfectas sobre cualquier otro vehículo. *FG213* **Stug.IV & Crew:** Recoje la última versión del Stug.IV, el cual ya trae modelado el *zimmerit,* complementado con tres tripulantes. *FG7214* **Panzer IV Ausf.D & German Infantry:** la versión con cañón corto del Pz.IV se complementa con el comandante del carro, un oficial y dos soldados de la Wehrmacht. *FG7215* **Stug.III Ausf.F & Soldiers at Rest:** Cinco soldados y tripulantes con uniformes invernales descansan junto a este conocido cazacarros. Tanto las figuras como los blindados están reproducidos en metal blanco. Miniaturas Alemany, Apartado 37, 28590 Madrid. Tel./fax: 918 755 060.
Web: www.ttfxmedia.com/alemany.htm
E-mail: alemany@ttfxmedia.com



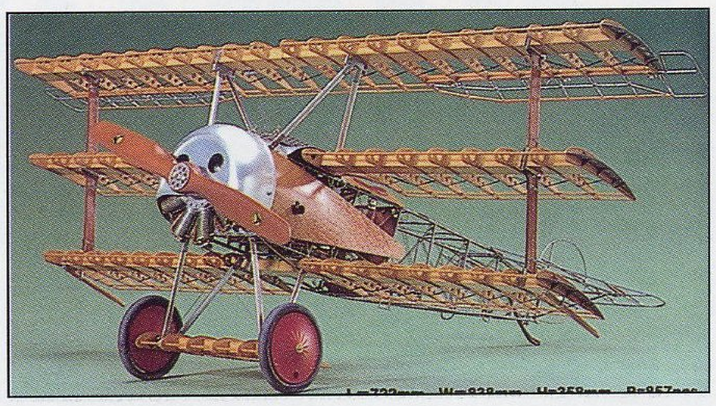


Novedades

HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

ZX3 ***FOKKER Dr.I***



Hace ya muchos años que Hasegawa lanzó una serie de maquetas de aviones a escala 1/8 sin parangón hasta la fecha. Esta exclusiva serie, denominada *Museum,* solamente ha contado a lo largo de la historia con tres modelos, todos ellos cazas de la Gran Guerra: Fokker Dr.I, Sopwith Camel y SE.5A, y algo más descolgado el famoso Flyer «A» de los hermanos Wright. De tamaño enorme, absolutamente detalladas y reproducidas sus piezas con una variedad de materiales que abruma, se trata de maquetas que en general se construyen como un aeromodelo, a base de planos, pequeños tornillos y clavos. Hay mucha madera, cuyos listoncillos, largueros y costillas troqueladas sirven principalmente para construir las alas. El plástico inyectado (ABS y estireno) aparece en el motor Oberursel y las dos ametralladoras Spandau, y en la estructura tubular del fuselaje, timón y plano de cola. Otras partes están reproducidas con latón, aluminio, caucho, metal blanco, cuero, etc. La reedición del triplano alemán supone ver de nuevo en el mercado una fabulosa y cara maqueta que se sale de lo corriente en todos los sentidos.

ALAN

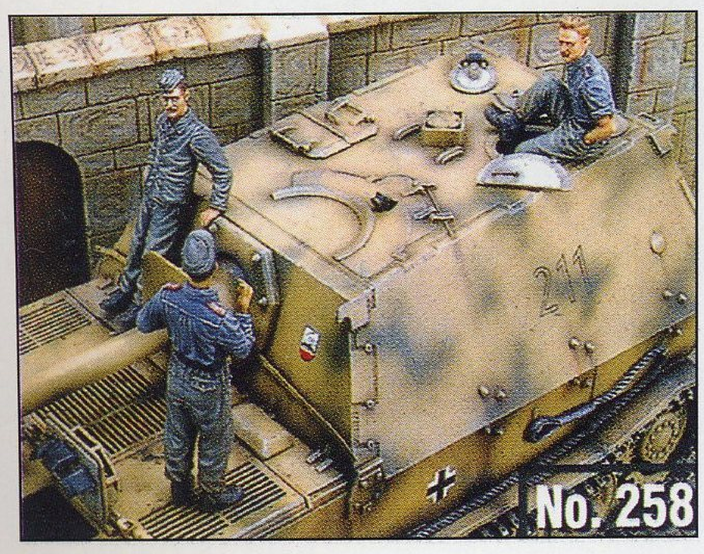
015 ***GRILLE-M***

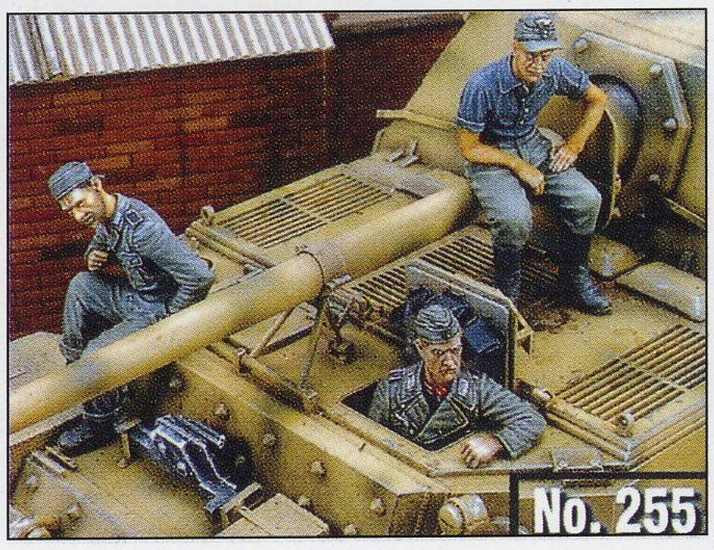
El fabricante ruso tiene un nivel medio de calidad, pero ofrece kits a escala 1/35 tan originales como este nuevo «Grille» Ausf.M; otro de los pequeños cañones autopropulsados diseñados sobre el chásis del Pz.38(t) y armado en este caso con el cañón sIG-33 de 150mm. Una buena base de trabajo en la que destacan las cadenas mediante eslabones individuales, pero cuyo superdetallado pasa necesariamente por la utilización de fotograbados y otros accesorios de mejora.

ROYAL MODEL

Distribuidor: SAMARKANDA

El conocido fabricante italiano es otro de los pocos que ha sabido hacerse con un extenso catálogo de referencias y mantener al mismo tiempo un buen nivel de calidad. Su último grupo de novedades a escala 1/35 comprende en primer lugar dos cajas de carristas especialmente diseñadas para el Ferdinand de Dragon: refs.255 y 258 ***«Ferdinand Crew 1 y 2»*** con tres atractivas figuras de resina cada una. Otras dos figuras muy interesantes para viñetas y dioramas son el policía militar alemán; ref.267 ***«Feldgendarme»*** y ref.266 ***«German Motorist»***, especialmente modelado para adaptarlo a cualquier kit a 1/35 de la R75, Zündapp, etc. Dentro de la serie de kits de mejora, la ref.268 ***«Tiger II Fenders»*** con los guardabarros en fotograbado para el conocido carro alemán. Finalmente mencionar las refs.260 y 254; sendas edificaciones en ruina que pueden combinarse entre sí. Información: 670 600 564 (venta exclusiva por correo).

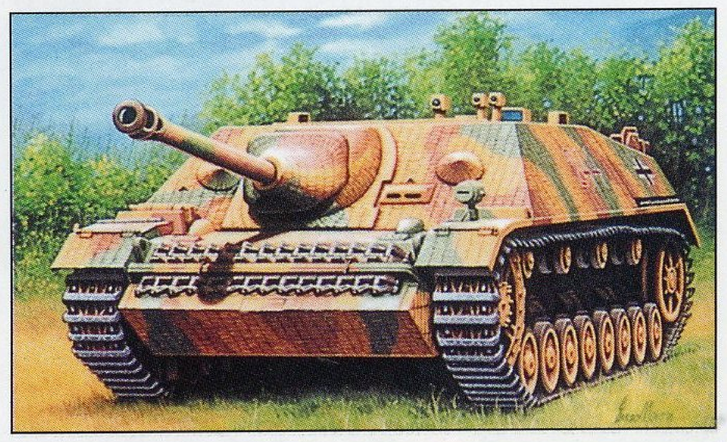


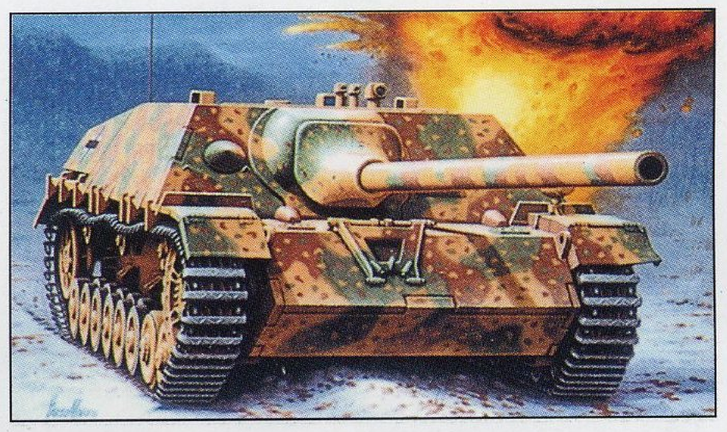


HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

Otro aspecto que no descuida la marca japonesa es el de los vehículos militares a escala 1/72, donde acaba de comercializar dos kits dedicados al cazacarros alemán Jagdpanzer: la versión inicial del **Jagdpanzer IV L/48** (ref.MT49) y el **Jagdpanzer IV/70 (V) Lang** (ref.MT50), diferenciándose principalpente por su cañón. El molde básico es prácticamente idéntico para ambos modelos. Existen detalles muy bien solucionados, caso de las suspensiones en los dos laterales del casco o toda la parte trasera, así como en el tren de rodaje. Las orugas son de plástico blando y ambos kits incluyen calcas para una sola decoración.



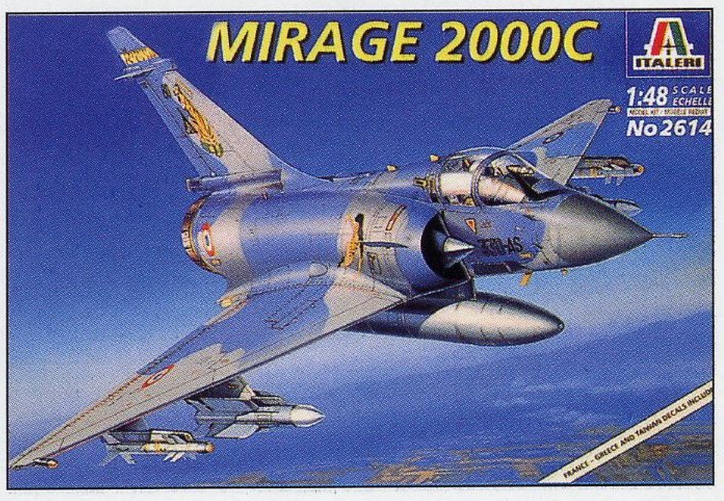


ITALERI

Distribuidor: CASA GALAN

2614 ***MIRAGE 2000 C***

Tiene un indudable interés esta nueva maqueta a escala 1/48 dedicada al cazabombardero francés, el cual parece haber pasado desapercibido para la mayoría de los aficionados a los kits de aviones, salvo en el pais vecino, claro. En el modelo de Italeri se conjuntan tres indudables atractivos: la buena calidad general de las piezas y el fino grabado de detalles, las atractivas líneas del avión y sus bonitos camuflajes a base de tonos grises y azulados. Calcas para dos decoraciones de L´Armée de l´Air francés, fuerza aérea griega y taiwanesa.

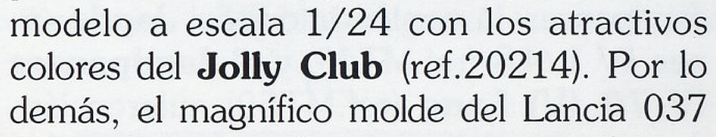


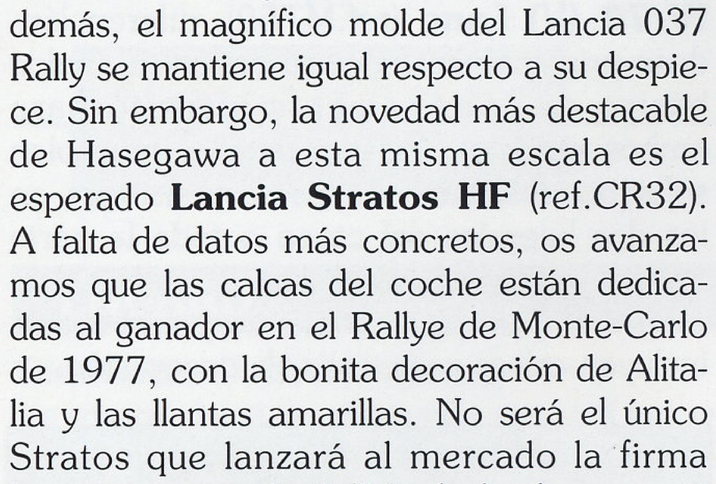
Novedades

HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

Primero fueron los kits dedicados al Rallye de Monte-Carlo de 1983 y al Tour de Corse de 1984, ambos con la decoración del equipo Lancia-Martini, y ahora llega un nuevo modelo a escala 1/24 con los atractivos colores del **Jolly Club** (ref.20214). Por lo demás, el magnífico molde del Lancia 037 Rally se mantiene igual respecto a su despiece. Sin embargo, la novedad más destacable de Hasegawa a esta misma escala es el esperado **Lancia Stratos HF** (ref.CR32). A falta de datos más concretos, os avanzamos que las calcas del coche están dedicadas al ganador en el Rallye de Monte-Carlo de 1977, con la bonita decoración de Alitalia y las llantas amarillas. No será el único Stratos que lanzará al mercado la firma japonesa a escala 1/24; de hecho ya está anunciada la próxima aparición del Stratos ganador en el Rallye San Remo de 1975.



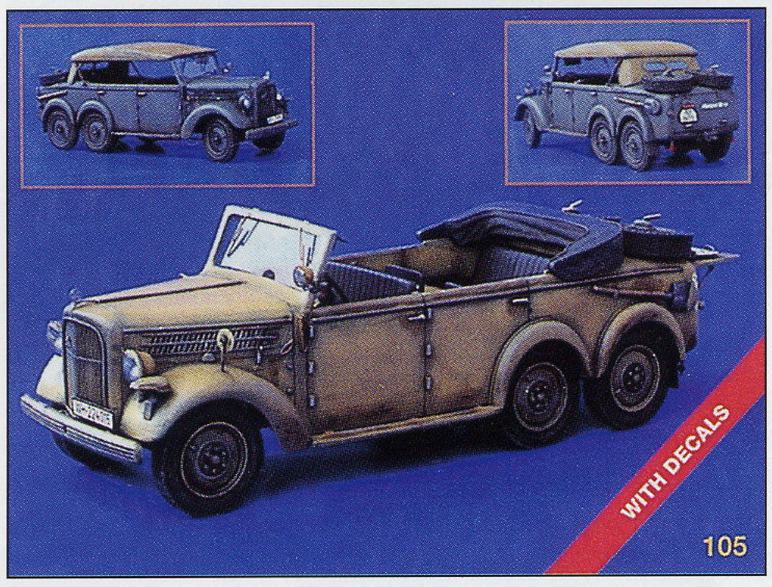


FRIULMODEL

Distribuidor: DE TARA

La calidad de los juegos de cadenas producidos por estos italianos les han hecho acreedores de la confianza y el prestigio entre los aficionados a los kits de blindados. Siempre a escala 1/35, son nuevas las referencias dedicadas a los dos carros franceses **Somua S35** (ATL-67) y **Hotchkiss H35/39** (ATL-68), así como para el carro alemán **Panzer I Ausf.F** (ATL-64). Reproducidos con el máximo detalle en metal blanco, los eslabones encajan con una precisión absoluta y son articulables, adaptándose sin problemas a los modelos para los que son específicamente diseñados.

PLUS MODEL



Distribuidor: GUSTAVO GONZÁLEZ

105 ***SKODA TYPE 903***

Este fabricante no abandona su exitosa línea de kits a escala 1/35: buen gusto y buena calidad tanto en su gama de modelos completos como en los accesorios y conversiones. Plus Model nos sorprende otra vez con otro de aquellos *staff car* de origen checo que fueron utilizados en la 2ª G.M. por el ejército alemán, y después de comercializar últimamente los kits del Skoda Type 952 y del Praga AV lanza ahora el bonito Skoda Type 903 de dos ejes posteriores, vehículo producido entre 1940-42. Cualquier alabanza es poca para describir la limpieza y perfección con la que están reproducidas las numerosas piezas de resina (hasta un total de 104, de un curioso color salmón), incluyendo además un superdetallado motor de seis cilindros para los que quieran abrir el capó. Como siempre, las partes más delicadas del modelo vienen en una plancha de fotograbados, tales como la rejilla del radiador o el ventilador del motor. Los faros y pilotos están reproducidos en resina transparente y el techo plegable de lona en acetato, pudiendo cerrar nuestro Skoda o dejarlo en plan cabrio. Una pequeña hoja de calcas incluye las matrículas de la Wehrmacht para dos vehículos.

(Información en el telf.: 963 332 328). *Web:* www.plusmodel.cz

ITALERI

Distribuidor: CASA GALAN

3810 ***RACING TRUCK & TRAILER***

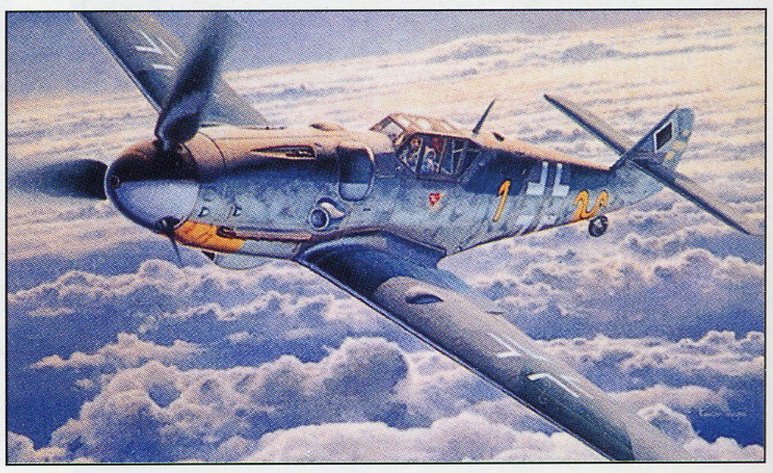
La enorme caja de esta maqueta a escala 1/24 guarda en su interior un compendio de cosas que se sale de lo normal. Este espectacular kit completo reproduce el *motor home* del equipo HRC Honda Nastro Azzurro utilizado por el piloto italiano Valentino Rossi. Por un lado tenemos al camión Mercedes Actros, cuyo despiece y características son exactos respecto al kit estándar de Italeri, aunque en esta ocasión las piezas de la cabina se han inyectado en plástico de color blanco. El segundo modelo corresponde al trailer cerrado, para cuya decoración exterior se incluye la que probablemente sea la hoja de calcas más grande del mundo (38x58 cm). Finalmente, y complementando a todo esto, la caja también trae una reproducción ya montada y decorada en metal y plástico de la Honda NSR500 con la que Rossi obtuvo el Campeonato del Mundo 2001. Excelente calidad general.

HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

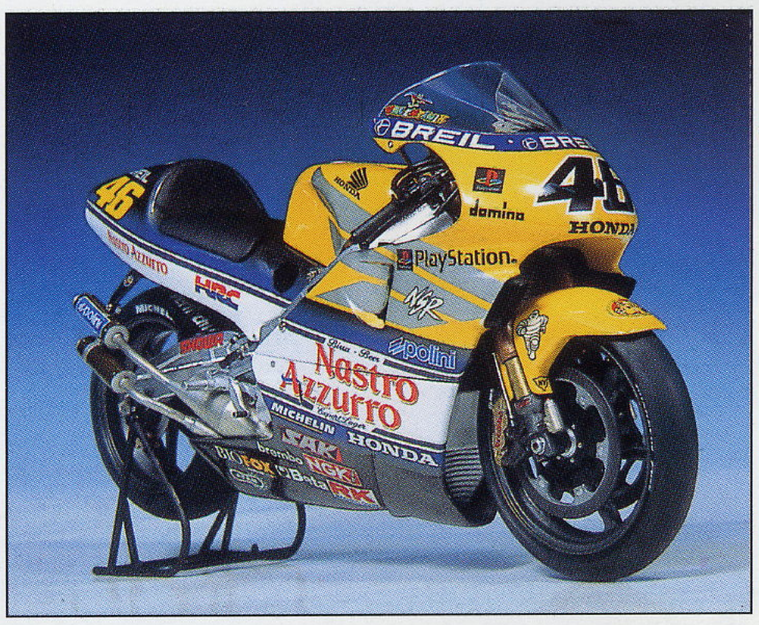
ST17 ***MESSERSCHMITT Bf109 G-6***

Este mes las novedades importantes están acaparadas por Hasegawa, y no es para menos. De reciente aparición en el mercado español es este modelo a escala 1/32 dedicado a la versión «G» del Bf109, especialmente atractiva para todos los modelistas aficionados a los aviones de la Luftwaffe y a los *experten* especializados en el famoso caza alemán. Independientemente de los pequeños fallos que seguramente desvelaría un examen milimétrico del kit, estamos ante una maravillosa maqueta, estudiada hasta el más mínimo detalle. Perfecta de formas, con un despiece lógico y no muy complicado, y sobre todo con unas líneas y detalles estructurales grabados sobre el plástico con el volumen justo, tanto en las partes hendidas como en las que quedan en relieve. El modelo incluye algunos *gadgets:* la figura sentada del piloto con una calidad nada desdeñable; cúpula transparente con el despiece real y dos tipos de parabrisas; flaps y alerones abatibles, etc. Las calcas permiten realizar dos G-6 que fueron pilotados por Hartmann y Barkhorn.



euro MODELISMO

PRÓXIMO NÚMERO — JULIO 2002

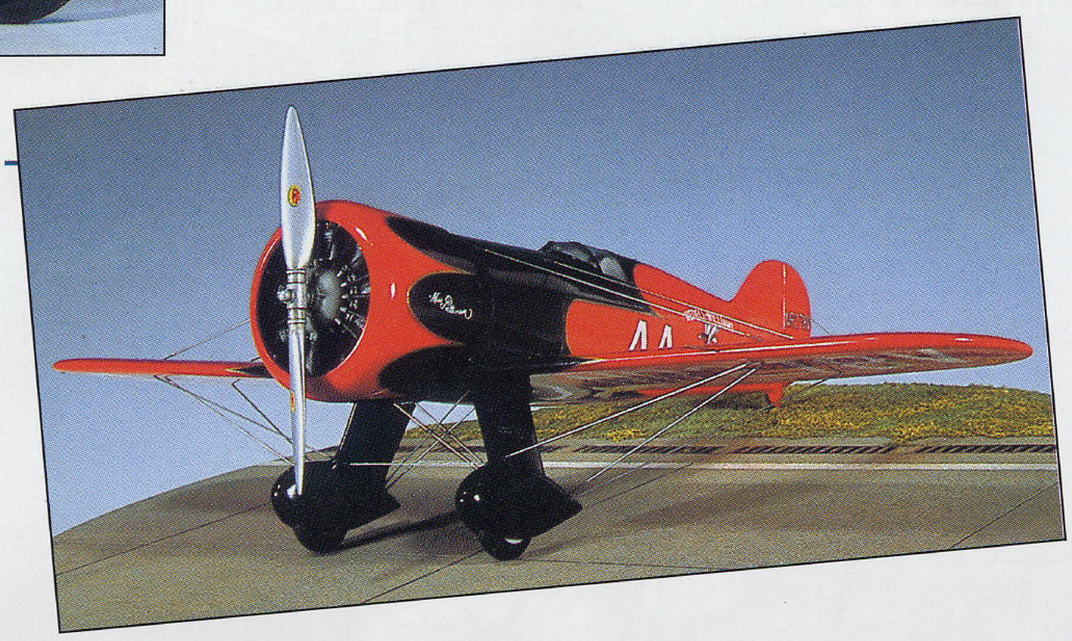


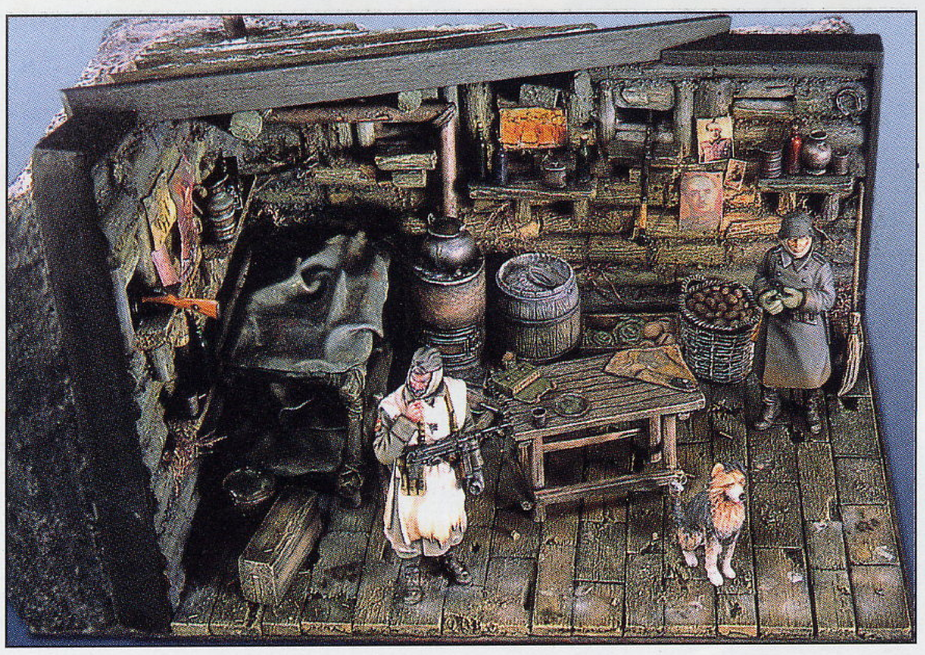
HONDA NSR500

Francisco J. Arribas Durán se estrena como nuevo colaborador en las páginas de EuroModelismo. Como trabajo de presentación nos mostrará esta bonita réplica a escala 1/12 de la Honda NSR500. El kit de Tamiya presenta algunas mejoras y un magnífico acabado general.

WEDELL-WILLIAMS Racer

El modelista malagueño José M. Clavero nos introducirá en el apasionante mundo de las carreras de aviones con este fantástico modelo de la marca Williams Bros. a escala 1/32. Los preciosos *racers* de los años treinta llegan por fín a las páginas de EuroModelismo.



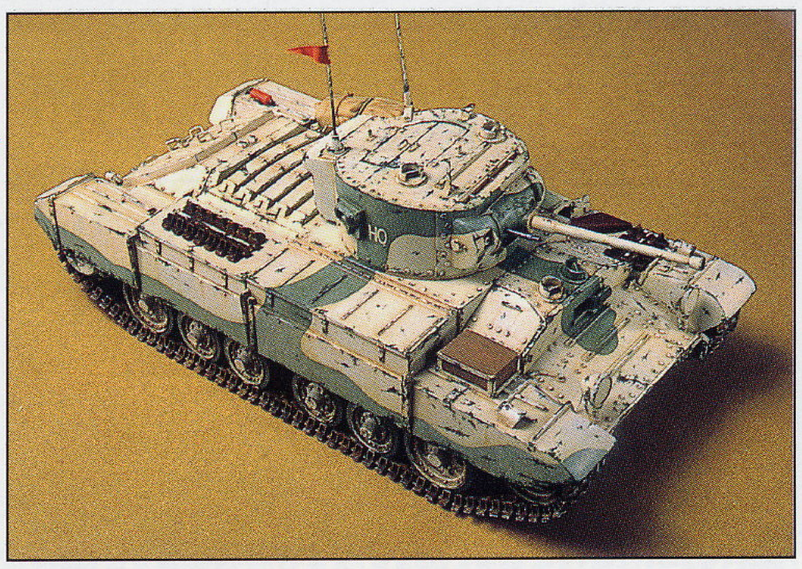


SEVILLANOS EN LA «DIVISION AZUL»

Una original escena protagonizada por dos divisionarios españoles en un blocao, donde destaca especialmente un cuidadoso trabajo de ambientación. Los sevillanos J. Antonio López y Luis M. Rivera nos contarán las peripecias de estos soldados, y la manera de realizar todos los elementos que intervienen en la obra.

CURSO DE INICIACION (I)

Comenzamos una interesante serie de artículos sobre el montaje, mejora y pintura de vehículos militares. A lo largo de ella, y conducidos por Carlos de Diego Vaquerizo, vamos a poder ver con todo detalle las técnicas y trucos más elementales, y también algunas de las más avanzadas. El modelo utilizado como ejemplo es el carro Valentine Mk.III de Dragon a 1/35.



Director Editorial
Rodrigo Hernández Cabos

Redactor Jefe
Guillermo Coll Llopis

Equipo Técnico
José David Hernández Chacón,
José M. Caballero Delso
Carlos de Diego Vaquerizo,
Luis Gómez Platón,
Sara Sánchez-Rivas.

Colaboradores Habituales
Cristóbal Vergara, Joaquín González, Aurelio Gimeno, Octavio Díez, Luis Amarillas, Camil Busquets, Javier Moreno, Pedro Andrada, Ramón Domingo Pérez, Alfonso M. Berlana, Eduardo Cea, Mario y Rafael Milla Galán, Antonio Morant, Luis F. San Román, Miguel Jiménez «Mig», Jorge López, Manuel Rodríguez Aguilar, Faustino Fernández, Aitor Azkue, José Borrachero, Joaquín Rebollo, Agustín Lagartos, José M. Clavero, Javier Alba, Joaquín G. Gázquez, Francisco J. y Guillermo G. Villalón, Jordi Escarré, Enrique Vega, Diego López, Rodrigo Navarro, Eugenio E. Alés, Eduardo Ramos, Luciano Rodríguez, Mario Eens, Ricardo Rodríguez, Eduardo Soler, Eric Dufrasnes, Manel Gallart, Jesús Pérez Huélamo, Ismael Rivas, Javier Redondo Giménez.

Fotógrafos
Carlos Salvador Gómez
Rodrigo Hernández Chacón

Rodrigo Hernández Cabos
Aurelio Gimeno Ruiz

Diseño y maquetación
– ACCION PRESS, S.A.
– KOMMAD, S.L.

Imprime
Monterreina

Fotomecánica
ACCION PRESS, S.A.
José Ignacio Pérez Lozano

Filmación
ACCIÓN PRESS/VERSAL

Redacción, Equipo Técnico, Administración y Publicidad
ACCION PRESS, S.A.
c/Ezequiel Solana, 16
28017 Madrid
Telf. y fax: 914 086 135

Suscripciones
Andrés Fernández Reyero
Tel.: 913 675 708

Edita
ACCION PRESS, S.A.

Distribución
Marco Ibérica, S.A.

Depósito Legal
M-19724-1992

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos, mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema, sin permiso escrito de la editorial. EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.